



Vlaamse  
Havencommissie  
Jaarverslag 1999

V.I.Z. (VZW)  
VLAAMS INSTITUUT VOOR DE ZEE  
FLANDERS MARINE INSTITUTE  
Oostende - Belgium

Jaarverslag 1999  
Vlaamse Havencommissie

p/a Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen  
Jozef II-straat 12-16  
1000 Brussel  
Tel.: 02/209.01.11  
Fax: 02/217.70.08  
E-mail: [serv@serv.be](mailto:serv@serv.be)  
<http://www.serv.be>

Redactie:  
Jean-Pierre Merckx  
Ingrid Schurmans

Drukkerij:  
Gevaert Printing  
Heirweg 84  
8520 Kuurne

Verantwoordelijke uitgever:  
Esther Deman  
Spoorwegstraat 27  
2200 Herentals

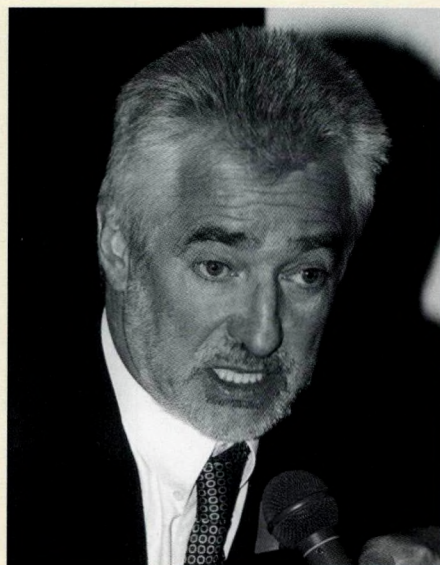
Dit jaarverslag werd gezet in de letters  
Berkeley en Univers.  
Binnenwerk : BVS Scheufelen, mat, 115 gram.  
Kaft : BVS Scheufelen, mat, 250 gram

D/2000/4665/23



# Voorwoord

Prof. Dr. Willy  
Winkelmans  
Voorzitter Vlaamse  
Havencommissie



## De weg naar een “herboren” Vlaamse Havencommissie

Met de parlementaire goedkeuring van het havendecreet in april 1999 is de rol van de VHC decretaal vastgelegd en moet in principe een nieuw tijdperk voor deze organisatie aanbreken. Dat het tot eind maart 2000 heeft “moeten” duren om op dit cruciale keerpunt te geraken, doet feitelijk niet ter zake. Want, alhoewel de Havencommissie in 1999 nog minder vergaderde dan in 1998, en bijgevolg vanuit dit standpunt in een soort dieptepunt was beland, is er achter de schermen<sup>1</sup> meer dan ooit aan de toekomst van het Vlaamse havenbeleid gewerkt.

Eens de belangrijkste uitvoeringsbesluiten zullen getroffen zijn, zal het Vlaamse gewest zich vooral dienen toe te leggen op de verdere uitbouw en de verbetering van de maritieme toegankelijkheid, inclusief de versterking van havenachterlandverbindingen. Een onafhankelijk adviesorgaan voor de overheid is alleen reeds daarom meer dan ooit gewenst, maar er is meer. Er is het onderzoek naar de zogenaamde “decreetkosten” (de vergoedingen voor sluisexploitatie, baggerwerken

<sup>1</sup> Het feit dat er in 1998 slechts twee adviesvragen zijn binnengekomen, betekent dus helemaal niet dat de VHC was “uitgespeeld”. Het secretariaat van de VHC, niet zelden in samenwerking met de interdisciplinaire havencel van AWZ - uiteraard gevolgd en soms ook gevoed door de voorzitter van de Commissie – is niet werkloos gaan toekijken.



en onderdelen van de havenkapiteindiensten), en het extern onderzoek in uitvoering van artikel 39 betreffende de inventaris van historische lasten en de eventuele compensaties die daaruit kunnen voortvloeien. Ook in dat verband zal de VHC hoogst waarschijnlijk een "brugrol" dienen te vervullen.

De betrokkenheid van de commissie bij de uitwerking van de meeste uitvoeringsbesluiten van het havendecreet verplicht de VHC na te denken over haar toekomstige rol, werking en organisatie, temeer omdat ingevolge het Havendecreet nog andere organen zullen worden opgericht, die duidelijk ook relevant zijn in het kader van het havenbeleid. Denken we maar aan de gewestelijke havencommissaris, de zogenaamde concertatiecommissie, de vooropgestelde arbitrage-procedure en het subregionaal overlegorgaan. De positie van de Havencommissie in dit "nieuwe havenlandschap" werd onderzocht en wordt duidelijk uiteengezet in een nota desbetreffend.

Uit deze nota volgen de drie hoofdfuncties van de Vlaamse Havencommissie:

- adviesorgaan van het gewestelijk havenbeleid;
- algemeen informatie- en studieplatform;
- specifiek aanbevelingsorgaan.

Voor wat betreft het luik "**advies**" moet rekening gehouden worden met de nieuwe context waarin havensteun kan verleend worden. In uitvoering van het havendecreet moet namelijk voortaan een onderscheid gemaakt worden tussen adviesvragen over het gewestelijk havenbeleid voor de zaken die samenhangen met het algemeen economisch belang van de havens (d.i. financiering van werken die betrekking hebben op aanleg, instandhouding en onderhoud van de maritieme toegangswegen en de basisinfrastructuur desbetreffend zoals zeesluizen), en adviesvragen in het kader van een subsidieprocedure voor haveninterne investeringsprojecten (d.i. bijv. voor commerciële kademuren en dokken). In beide gevallen zal de uiteindelijke advisering binnen de commissie niet als een loutere formaliteit beschouwd worden. De havens blijken dit maar al te goed te beseffen, getuige daarvan de hoogoplopende discussies rond de samenstelling en de stemmingsprocedure (zie verder).

Bovendien is er duidelijk nog steeds behoefte aan een meerjaren budgettair plan van de Vlaamse overheid voor de havensector. Het



jaarlijks advies van de VHC over het zgn. rollend driejaren programma heeft nochtans sedert 1994 alle inhoud verloren. Tot en met 1993 is een bepaalde procedure vrij nauwgezet gevolgd. In 1994 werd echter de laatste maal een driejaren programma voorgelegd. Ingevolge verschillen in standpunt inzake de financiering van haveninvesteringen, slaagde de commissie er niet meer in om daarover een min of meer aanvaardbaar advies uit te brengen. Gevolg: sedert 1995 wordt er geen driejaren programma meer voorbereid noch voorgelegd aan de commissie. De VHC neemt zich thans voor terug werk te maken van een strategische meerjarige planning voor het Vlaamse havenbeleid. Het is de bedoeling een strategische lange-termijn visie betreffende de Vlaamse havens te ontwikkelen. De meerjarige budgettaire planning moet derhalve een stevig formeel karakter krijgen, waardoor meer duidelijkheid voor de havensector gecreëerd wordt, onder meer ook t.a.v. de nogal "gratuite" bepaling in het decreet "binnen de perken van de begroting".

Voor wat betreft de **informatieopdracht** valt op te merken, dat deze niet alleen perfect aansluit bij wat de Havencommissie in de praktijk reeds jarenlang doet, maar dat door het realiseren van een "bibliotheek – informatiedesk" – functie deze opdracht met de dag aan belang wint. Het aantal publicaties van de VHC die een grote interesse wegdragen van het publiek, groeit dan ook met het jaar. In dit verband kan tevens verwezen worden naar de groeiende samenwerking met de multidisciplinaire havencel van LIN AWZ.

Voor wat betreft de **aanbevelingsopdracht** is het vanzelfsprekend van belang dat de sector zelf terdege beseft, dat voor de beleidsadvisering over havenaangelegenheden de Havencommissie best als "sleutelfactor" zou gepercipieerd worden. Het kan namelijk niet zijn dat de decreetgever een specifiek orgaan opricht voor advisering van het havenbeleid en dat bij belangrijke beslissingen de Havencommissie in het geheel niet om een advies gevraagd wordt. Daarom legt de commissie zich zelf de verplichting op om systematisch een debat te voeren over belangrijke aspecten van het havenbeleid, waardoor voor de buitenwereld interessante "ankerpunten" geleverd worden, die op hun beurt bruikbaar zijn voor het havenbeleid. In dat verband zou bijv. een algemene aanbeveling, over de concurrentiepositie van de Vlaamse havens en de te nemen maatregelen om die positie te vrijwaren en te versterken, te overwegen zijn.



Tenslotte nog een woordje over de **(her)samenstelling en werking van de Vlaamse Havencommissie**. We mogen immers niet uit het oog verliezen dat sedert december 1997 de samenstelling van de commissie niet meer hernieuwd is geworden. Het probleem van de overeenstemming met het decreet over de vertegenwoordiging van vrouwen is hiervoor verantwoordelijk, en sleept zich dus al een hele tijd voort. Dankzij de goede wil van de diverse vertegenwoordigers is hier recentelijk een oplossing gevonden. Er stelde zich echter gaandeweg ook een probleem van numerieke samenstelling in hoofde van de havens en de sociale partners. Op initiatief van de voorzitter werd deze kwestie gekoppeld aan de geloofwaardigheid van de commissie als een werkinstrument van het havenbeleid. Hierbij stond het engagement voorop van iedere vertegenwoordiging, het enige middel om een zeer slagkrachtige werking van de commissie te garanderen. De werking van de commissie in de praktijk is trouwens van die aard dat het gewicht van een delegatie het best tot uiting komt in de manier waarop meegewerkt wordt aan de taken die de commissie op zich neemt. In het licht van bepaalde uitvoeringsbesluiten van het Havendecreet werd tevens een nieuwe stemmingsprocedure uitgewerkt, die inhoudt dat leden die een directe betrokkenheid vertonen met het ingediende project niet meer meestemmen. Bovendien is het advies meer expliciet gericht aan het havenbestuur en ligt de volledige voorbereiding van een havenproject veel uitdrukkelijker bij de havens, zodat de VHC niet meer hoeft te adviseren op het einde van de procedure, maar in een veel vroeger stadium. Op basis van al deze overwegingen werd uiteindelijk een nieuwe samenstelling bereikt en dit tot ieders tevredenheid.

Tenslotte, nog deze opmerking: de ontwikkelingen in de zeehaven (transport)sector gaan zo snel dat de concurrentie tussen diverse havens schijnbaar alleen maar toeneemt. Dit is zonder meer waar, maar ook het karakter en de inhoud van die concurrentie is volop aan het veranderen. De cruciale vraag vanuit het concept "havenbeleid" is bijgevolg hoe moet vermeden worden dat er een kloof ontstaat tussen de nieuwe dynamiek in het maritieme marktgebeuren en het optreden van de overheid. De positie van onze havens en daarmee ook de bijdrage van deze sector tot de welvaartscreatie berustte totnogtoe op de zo optimaal mogelijke afstemming van het overheidsbeleid op dit marktgebeuren. Dat de havens zich hierover thans ongerust beginnen te maken is in het licht van bovenstaande redenering goed te begrijpen.



Het is evenwel nodig te beseffen, dat die afstemming moet gebaseerd zijn op een zo ruim mogelijk draagvlak in de samenleving. Zoniet zal de politiek weinig of geen oog noch oor hebben voor de groei of expansie van onze havens. De problemen van afstemming met de ruimtelijke ordening, de leefbaarheid, het leefmilieu en de mobiliteitsontwikkeling stellen zich nochtans scherper dan wat in het verleden het geval geweest is. Dat mag echter geen aanleiding zijn om t.a.v. de expansie van de havens een louter defensieve overheidspolitiek te voeren.

Ik spreek hiermede de hoop uit, dat we erin lukken het debat over het zo noodzakelijke draagvlak voor het havenbeleid weer op de politieke agenda te kunnen plaatsen. Zulks vergt ook dat de VHC zich daadwerkelijk inschakelt in de trend naar meer openbaarheid van bestuur.

Er staan ons bijgevolg nog vele spannende momenten voor de "boeg".

*Prof. Dr. Willy Winkelmans*  
*Voorzitter Vlaamse Havencommissie*



# Inhoud

De Vlaamse Havencommissie .....	11
Samenstelling .....	12
Wetgeving .....	14
DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE IN 1999 .....	21
Commissievergaderingen in 1999 .....	21
Werkgroepen .....	24
Secretariaat .....	25
ONTWIKKELINGEN IN DE VLAAMSE HAVENS .....	29
Organisatorische en institutionele ontwikkelingen .....	29
Initiatieven en projecten in de Vlaamse havens .....	40
ADVIEZEN IN 1999 .....	67
Tussentijds advies over het “nieuwe havenlandschap” na het havendecreet .....	67
1. Ter inleiding .....	67
2. Het advies .....	68
2.1 De algemene basisprincipes die de structuren van het Vlaamse havenbeleid moeten bepalen .....	68
2.2 Meer specifieke opmerkingen bij de nota .....	70
3. Verdere opvolging van dit tussentijds advies .....	71
Inventarisatie van praktijken op het gebied van openbare financiering en aanrekening van kosten in zeehavens in de Gemeenschap - Situatie voor de Belgische havens .....	71
STATISTISCHE GEGEVENS .....	73
ADVIEZEN VAN DE VLAAMSE HAVENCOMMISSIE .....	129

*De inhoud van dit jaarverslag valt volledig onder de verantwoordelijkheid van de voorzitter en het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie. Het is geenszins een weerspiegeling van de diverse standpunten van de leden van de Vlaamse Havencommissie.*





# De Vlaamse Havencommissie

Sinds 5 december 1989 bestaat bij de SERV een commissie die het havenbeleid moet voorbereiden: de Vlaamse Havencommissie (VHC). Een besluit van de Vlaamse regering van 15 november 1989 regelt haar samenstelling, werking en opdracht. Het secretariaat gebeurt door de SERV.

De Havencommissie heeft als algemene opdracht het leveren van een bijdrage tot de voorbereiding van het havenbeleid.

Ze moet:

- algemene beleidsobjectieven uitwerken voor de infrastructuur en exploitatie van de havens;
- voorstellen formuleren voor de beheers- en exploitatiestructuren en de onderlinge concurrentievoorwaarden;
- voorstellen ontwerpen om het complementaire karakter en de samenwerking van de havens te bevorderen;
- voorstellen doen over alle hinterlandverbindingen en de rol van de havens in het exportbeleid;
- interregionaal en internationaal overleg over het zeehavenbeleid voorbereiden;
- deze algemene beleidsobjectieven uitwerken in concrete infrastructuurplannen en projecten.

Vóór 1 juli van elk jaar brengt de Havencommissie een met redenen omkleed advies uit over een rollend driejarenplan voor de haveninfrastructuur, met specifieke uitwerking en aanduiding van de prioriteiten voor het eerstvolgende begrotingsjaar<sup>2</sup>. Vóór 1 april stelt ze een programma op van het onderzoek dat in haar opdracht moet worden uitgevoerd. De Vlaamse Havencommissie adviseert over de sociaal-economische studie van nieuwe projecten met een totale kostprijs van meer dan 300 miljoen frank.

De adviezen worden gericht tot de Vlaamse minister bevoegd voor het havenbeleid. Ze worden met een gewone meerderheid van de aanwezige leden goedgekeurd. (In tegenstelling tot de consensusadviezen van de SERV en de meeste SERV-commissies, volstaat een gewone meerderheid om de adviezen van de VHC uit te brengen.) Van een eensluidend advies kan de minister slechts gemootiveerd afwijken.

<sup>2</sup> In 1994 werd er geen advies over het rollend driejarenplan uitgebracht door de Vlaamse Havencommissie. Sedert 1995 werd er door de verantwoordelijke minister geen rollend driejarenplan meer voorgelegd ter advisering. Momenteel werkt de Administratie Waterwegen en Zeewezen aan een Strategisch Plan.



# Samenstelling

(op 15.02.2000)

## **Leden**

### **Vertegenwoordigers van de werknemers:**

*Algemeen Belgisch Vakverbond:*

Baete Bob (nationaal secretaris haven BTB)

Fermon Frans (vice-voorzitter ACOD)

Verboven Xavier (intergewestelijk secretaris Vlaams ABVV)

*Algemeen Christelijk Vakverbond van België:*

Peters Vital (nationaal secretaris ACV)

Jonckheere Fernand (verbondssecretaris ACV Oostende-Westhoek)

Naveau Vic (nationaal verantwoordelijke LBC/NVK)

*Algemene Centrale van Liberale Vakverbonden van België:*

Quisthoudt Erik (bestendig secretaris ACLVB)

### **Vertegenwoordigers van de werkgevers:**

*Vlaams Economisch Verbond:*

Dubois Marc (directeur-generaal Ferry-Boats Zeebrugge)

Francken Marc (gedelegeerd bestuurder Gevaert NV)

Officiers-Van de Wiele Mieke (afgevaardigd-beheerder VEV)

Pellens Jan (gedelegeerd bestuurder Hessenatie NV)

Restiau Robert (afgevaardigd-bestuurder Vlaamse Havenvereniging)

Van Der Mueren August (voorzitter CEPG)

*UNIZO, de Unie van Zelfstandige Ondernemers:*

Cuesters Koen (economisch adviseur UNIZO)

Peeters Kris (gedelegeerd bestuurder UNIZO)

### **Vertegenwoordigers van de havens:**

*Het havenbestuur van Antwerpen:*

Delwaide Leo (schepen van de haven van de stad Antwerpen)

Detiège Leona (burgemeester van de stad Antwerpen)

*Het havenbestuur van Gent:*

Termont Daniël (schepen van de haven van de stad Gent)

*Het havenbestuur van Oostende:*

Goekint Julien (voorzitter AG Haven Oostende)

*NV Maatschappij van de Brugse Zeevaart-inrichtingen (MBZ):*

Traen Fernand (voorzitter MBZ)

### **Vertegenwoordigers van de transportmodi:**

*Het wegvervoer:*

De Laet Gustaaf (voorzitter SAV)

*Het spoorvervoer:*

Martens Antoine (bestuurder-adjunct directeur-generaal NMBS)

*De binnenscheepvaart:*

Parmentier Octaaf (voorzitter algemeen actiecomité van de Belgische binnenscheepvaartorganisaties)

In 1999 kwam de Vlaamse Havencommissie 3 keer samen: op 8 februari, 14 juli en 10 december.

## **Dagelijks Bestuur**

### **Leden:**

Peeters Vital (nationaal secretaris ACV)

Delwaide Leo (schepen van de haven van de stad Antwerpen)

Goekint Julien (voorzitter AG Haven Oostende)  
Offeciers-Van de Wiele Mieke (afgevaardigd-  
beheerder VEV)  
Peeters Kris (secretaris-generaal NCMV)  
Termont Daniël (schepen van de haven van de  
stad Gent)  
Traen Fernand (voorzitter MBZ)  
Verboven Xavier (intergewestelijk secretaris  
Vlaams ABVV)

In 1999 kwam het Dagelijks Bestuur 3 maal  
samen: op 15 april, 11 oktober en 25 oktober.  
Het Dagelijks Bestuur had ook op 25 oktober  
een onderhoud met Vlaams minister Steve  
Stevaert.

#### **Voorzitter**

Winkelmans Willy (hoogleraar RUCA - faculteit  
TEW)

#### **Wonen de vergaderingen bij met raadgevende stem**

---

Kerremans Pieter (administrateur-generaal SERV)  
Poelvoorde Etienne (secretaris VHC)

#### **Secretariaat**

---

Merckx Jean-Pierre  
Poelvoorde Etienne  
Schurmans Ingrid

# Wetgeving

APRIL 1990 - Decreet tot wijziging van het decreet van 27 juni 1985 op  
de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen  
(Belgisch Staatsblad - 23.06.1990)

**Artikel 7quater.** Bij de Raad (= de SERV) wordt een commissie tot voorbereiding van het havenbeleid, hierna genoemd de Vlaamse Havencommissie, opgericht. De Vlaamse Executieve bepaalt de bevoegdheid, de samenstelling en de werking van de Vlaamse Havencommissie.

**Art. 7quinquies.** De Raad staat in voor het verstrekken van de nodige administratieve en materiële opvang en het verzekeren van het secretariaat van de in artikelen 7bis, 7ter en 7quater bedoelde commissies.

**Art. 10.** De Vlaamse Raad, de Vlaamse Executieve of het lid van de Vlaamse Executieve dat terzake bevoegd is, kan de Raad, de sectoriële commissies, de Vlaamse Overlegcommissie Vrouwen en de Vlaamse Havencommissie om adviezen en studies vragen. De Raad kan de sectoriële commissies, de Vlaamse Overlegcommissie Vrouwen en de Vlaamse Havencommissie om adviezen en studies vragen.  
(...)



**15 NOVEMBER 1989 - Besluit van de Vlaamse Executieve tot  
oprichting en samenstelling van een Vlaamse Havencommissie  
(Belgisch Staatsblad - 17.02.1990)**

De Vlaamse Executieve,

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen gewijzigd bij de wet van 8 augustus 1988, inzonderheid op artikel 6, § 1, X, 3;

Gelet op het akkoord van de Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting, gegeven op 25 oktober 1989;

Gelet op de wetten van de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, gewijzigd bij de wet van 9 augustus 1980;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Overwegende dat het past tot een dringende oprichting te komen van de Vlaamse Havencommissie teneinde de Vlaamse Executieve te adviseren bij het uitwerken van de Vlaamse Havenpolitiek, rekening houdend met een aantal hoogdringende vraagstukken zowel op het vlak van de investeringen, de concurrentiepositie ten opzichte van de buitenlandse havens, als wat de exploitatie- en beheersstructuren betreft;

Op de voordracht van de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer;

Na beraadslaging,

Besluit:

**HOOFDSTUK I.  
Oprichting en bevoegdheid van de Vlaamse Havencommissie**

**Artikel 1.** Er wordt een adviserende commissie "Vlaamse Havencommissie" opgericht, hierna genoemd de Commissie.

**Art. 2 § 1.** De Commissie heeft als opdracht een algemene bijdrage te leveren bij de voorbereiding van het havenbeleid. Deze bijdrage houdt onder meer in:

- het uitwerken van algemene beleidsobjectieven voor de infrastructuur en exploitatie van de havens;
- het uitwerken van voorstellen voor beheers- en exploitatiestructuren van en concurrentievoorwaarden tussen de havens (financiering, subsidiëring, samenwerkingsverbanden, tarieven...);
- het ontwerpen van voorstellen tot bevordering van het complementair karakter van de zeehavens door een grotere specialisatie inzake trafiek en overleg en een versterkte samenwerking tussen de havens;
- het uitwerken van voorstellen met betrekking tot alle hinterlandverbindingen van de havens en hun rol in het exportbeleid;

- het voorbereiden van interregionaal en internationaal overleg met betrekking tot het zeehavenbeleid;
- het uitwerken van deze algemene beleidsobjectieven in concrete infrastructuurplannen en projecten voor het geheel van de havens.

**§ 2.** Meer in het bijzonder heeft de Commissie tot opdracht:

- het stimuleren en opzetten van een wetenschappelijk, beleidsvoorbereidend instrumentarium dat de economische aspecten van het zeehavenbeleid moet ondersteunen.  
Onverminderd de eigen opdracht van de diensten van de Vlaamse Executieve ter zake, behelst deze opdracht meer in het bijzonder de trafiekprognoses op middellange en lange termijn, het onderzoek naar de concurrentiepositie van de Vlaamse Havens, de studie over de capaciteit en de capaciteitsbenutting, de sectoriële analyses voor specifieke goederencategorieën, het onderzoek naar het meest aangewezen evaluatie-instrumentarium voor havenprojecten en de studies over de sociale en economische bijdrage van de havens, onder meer op het vlak van de werkgelegenheid;
- overleg te organiseren tussen alle direct betrokken partijen rond alle knelpunten bij de uitvoering van het havenbeleid en mede hierdoor de samenwerking tussen de havens te bevorderen.

**§ 3.** Voor 1 juli van elk jaar brengt de Commissie een met redenen omkleed advies uit over een rollend driejarenplan voor haveninfrastructuur, met specifieke uitwerking en aanduiding van de prioriteiten voor het eerstvolgende begrotingsjaar.

**§ 4.** De Commissie zal bovendien een advies verstrekken over de voorgelegde sociaal-economische studie van nieuwe projecten, die in het eerstvolgende begrotingsjaar worden voorgesteld en waarvan de kostprijs over de verschillende begrotingsjaren heen meer bedraagt dan 300 miljoen frank.

De Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer kan de termijn vaststellen waarbinnen dit advies dient uitgebracht te worden.

**§ 5.** De Commissie stelt jaarlijks voor 1 april een programma op van de in opdracht van de Commissie uit te voeren onderzoeken. Dit jaarprogramma kan ook sociaal-economische evaluaties omvatten van nieuwe projecten.

Dit programma moet door de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer worden goedgekeurd.

De Commissie kiest de onderzoekers en de begeleidingscommissies voor dit onderzoeksprogramma. De onderzoeksrapporten worden steeds aangevuld met de conclusies van de Commissie.

**Art. 3.** De Commissie brengt een jaarlijks verslag uit over haar werkzaamheden.



## HOOFDSTUK II. Samenstelling en werking

**Art. 4 § 1.** De Commissie bestaat uit een voorzitter en vierentwintig leden.

§ 2. Acht leden vertegenwoordigen de werknemers en worden benoemd door de Vlaamse Executieve op voordracht van hun representatieve organisatie in de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen.

§ 3. Acht leden vertegenwoordigen de werkgevers en worden benoemd door de Vlaamse Executieve op voordracht van hun representatieve organisaties in de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen.

§ 4. Vijf leden vertegenwoordigen de respectieve havenbesturen van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende en worden benoemd door de Vlaamse Executieve op voordracht van de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer volgens de hiernavolgende verhouding:

- havenbestuur van Antwerpen: twee;
- havenbestuur van Zeebrugge: één;
- havenbestuur van Gent: één;
- havenbestuur van Oostende: één.

§ 5. Drie leden vertegenwoordigen instellingen op het vlak van respectievelijk het spoorvervoer, het wegvervoer en de binnenscheepvaart en worden benoemd door de Vlaamse Executieve op voordracht van de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer.

§ 6. De voorzitter wordt benoemd door de Vlaamse Executieve op voordracht van de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer. De voorzitter is niet stemgerechtigd.

§ 7. De voorzitter en de leden worden benoemd voor een termijn van vier jaar. Het mandaat is hernieuwbaar.

§ 8. Ontslagnemende leden worden vervangen door respectieve vertegenwoordigers benoemd door de Vlaamse Executieve. Ze vervolledigen het mandaat van het ontslagnemend lid.

**Art. 5.** De Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer kan steeds de bijeenkomsten van de Commissie bijwonen of erop uitgenodigd worden.

**Art. 6 § 1.** De adviezen en aanbevelingen van de Commissie worden uitgebracht ten aanzien van de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, de goedkeuring geschiedt bij gewone meerderheid van de aanwezige leden.

**§ 2.** Van een eensluidend advies van de Commissie kan de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer slechts afwijken mits een motivering.

**§ 3.** Bij de conclusies van de Commissie betreffende de onderzoeksrapporten, zoals omschreven in artikel 2, § 4, kan een onderscheid worden gemaakt tussen algemeen aanvaarde conclusies en afwijkende standpunten.

**Art. 7.** De leden van de Commissie kunnen beroep doen op de medewerking van externe deskundigen, die geen deel uitmaken van de Commissie, alsmede op de diensten van de Vlaamse Executieve via de functioneel bevoegde Minister.

**Art. 8.** In de Commissie kunnen werkgroepen worden opgericht om bijzondere punten aan een voorbereidend onderzoek te onderwerpen.

**Art. 9.** De Commissie stelt een reglement van orde op, dat onder meer voorziet in:

- a) de wijze van bijeenroeping en beraadslaging van de Commissie;
- b) de manier waarop voorstellen op de agenda van de Commissie geplaatst worden;
- c) de voorwaarde dat de leden beroep kunnen doen op externe deskundigen en op de diensten van de Vlaamse Executieve, via de functioneel bevoegde Minister;
- d) de bevoegdheden van de voorzitter;
- e) de samenstelling, de wijze van bijeenroeping en beraadslaging en de bevoegdheden van het Dagelijks Bestuur, voor zover de oprichting ervan opportuun geacht wordt;
- f) de bekendmaking van de handelingen;
- g) de opdracht en de rol van het secretariaat.

**Art. 10 § 1.** Het secretariaat van de Commissie gebeurt door de administratie van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen.

**§ 2.** Het secretariaat heeft meer in het bijzonder als taak:

- de administratieve ondersteuning van de Havencommissie;
- de redactie van ontwerp-adviezen;
- ontwerp-onderzoeksprogramma's en ontwerp-verslagen;
- het uitvoeren van toevertrouwde opdrachten en de coördinatie van uitbestede onderzoeksopdrachten, alsmede van de werking van de begeleidingscommissies en werkgroepen.

**Art. 11.** De bepalingen van het besluit van de Vlaamse Executieve van 27 januari 1988 houdende sommige maatregelen tot harmonisatie van de toelagen en presentiegelden aan commissarissen, gemachtigden van financiën, afgevaardigden van de Vlaamse Executieve, voorzitters en leden van niet-adviserende bijzondere commissies of van raden van bestuur van instellingen en ondernemingen die onder de Vlaamse Executieve behoren, zijn van toepassing op de voor-



zitter, de leden van de Commissie en de in artikel 9 bedoelde deskundig, op het vlak van toelagen, presentiegelden en vergoedingen wegens reis- en verblijfkosten.

Voor de toepassing van voormelde bepalingen is de Commissie ingedeeld bij categorie III, zoals vermeld in het genoemd besluit, en worden de voorzitter, de leden van de Commissie en de in artikel 9 bedoelde deskundigen beschouwd als hebbende de hoedanigheid van de personen, vermeld in artikel 1, 3°, van het voormeld besluit.

Een aanvullend representatiebudget ten behoeve van de voorzitter wordt voorzien ten bedrage van 90.000 frank per jaar.

**Art. 12.** De werkingskosten van de Commissie vallen ten laste van de begroting van de Vlaamse gemeenschap. Een dotatie aan de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen zal hiervoor voorzien worden.

**Art. 13.** Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het Belgisch Staatsblad wordt bekendgemaakt.

Brussel, 15 november 1989.

De Voorzitter van de Vlaamse Executieve,  
G. GEENS

Vice-voorzitter van de Vlaamse Executieve,  
Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie,  
N. DE BATSELIER

De Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer  
J. SAUWENS

# De Vlaamse Havencommissie in 1999



## Commissievergaderingen in 1999

In 1999 is de Vlaamse Havencommissie drie maal samengekomen, namelijk op 8 februari, 14 juli en op 10 december 1999. Hierna volgt een overzicht van de belangrijkste agendapunten van deze drie vergaderingen.

### 8 februari

- Bespreking en unanieme goedkeuring van de "Inventarisatie van praktijken op het gebied van openbare financiering en aanrekening van kosten in zeehavens in de gemeenschap. Situatie voor de Belgische zeehavens". Dit rapport werd opgesteld door het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, administratie Waterwegen en Zeewezen, afdeling Beleid Havens, Multidisciplinaire Havencel en de Vlaamse Havencommissie. Tijdens deze vergadering waren de vertegenwoordigers van de Vlaamse Gemeenschap aanwezig op de vergadering.
- Bespreking van het rapport van de Vlaamse Havencommissie "Statistische analyse van de goederenstromen aan de hinterlandzijde van de Vlaamse havens".

### 14 juli

- Bespreking en goedkeuring van een tussentijds advies over een nota van LIN AWZ over "het nieuwe havenlandschap in Vlaanderen na het Havendecreet".
- Bespreking van mogelijke voorstellen voor verdere samenwerking tussen de Nationale

Havenraad (Nederland) en de Vlaamse Havencommissie.

### 10 december

- Bespreking van de nota "Voorstellen voor de toekomstige werking van de Havencommissie en weerslag ervan op het oprichtingsbesluit".
- Bespreking van mogelijke voorstellen voor verdere samenwerking tussen de Nationale Havenraad (Nederland) en de Vlaamse Havencommissie a.d.h.v. een ontwerp plan van aanpak opgesteld door beide secretariaten. Het ontwerp plan van aanpak over de grenscontroles wordt goedgekeurd.

Op 5 december 1997 vervielen de mandaten van de leden van de Vlaamse Havencommissie. Tot op heden zijn nog geen nieuwe leden benoemd door de Vlaamse regering. Eind mei 2000 werden door de diverse instanties, die lid zijn van de Vlaamse Havencommissie, nieuwe kandidaten voorgesteld. De nieuw ingediende kandidaturen zijn in overeenstemming met het decreet "houdende invoering van een meer evenwichtige vertegenwoordiging van mannen en vrouwen in adviesorganen". De voorstellen moeten nu nog goedgekeurd worden door de Vlaamse regering.



## Dagelijks Bestuur

Het Dagelijks Bestuur is verantwoordelijk voor de algemene werking van de Vlaamse Havencommissie en formuleert de opdrachten aan de werkgroepen en het secretariaat. Het finaliseert, op basis van de voorstellen van het secretariaat en de werkgroepen de ontwerp-aanbevelingen en/of ontwerpadvies voor de Vlaamse Havencommissie.

In 1999 kwam het Dagelijks Bestuur drie maal samen, namelijk op 15 april, 11 oktober en 25 oktober.

Het Dagelijks bestuur heeft in 1999 veel aandacht besteed aan de verdere ontwikkelingen van het Havendecreet. Zo werd het Dagelijks Bestuur tijdens de vergadering van 15 april geïnformeerd over de stand van zaken van de uitvoeringsbesluiten van het Havendecreet. Een vertegenwoordiger van het kabinet van de Vlaamse minister van Openbare Werken en van het advocatenbureau, dat de uitwerking van de uitvoeringsbesluiten begeleidt, lichtten samen de stand van zaken toe. Dit gebeurde aan de hand van een "Krachtlijnennota betreffende de uitvoeringsbesluiten van het decreet houdende beheer en beleid van de zeehavens". De diverse uitvoeringsbesluiten die aan bod kwamen zijn: het subsidiebesluit, het besluit over concertatiecommissie, het besluit over de havencommissaris en het besluit over het voorkeepsrecht.

Ook de toekomstige werking van de Havencommissie kwam meermaals ter sprake. Tijdens de vergaderingen van 15 april en 11 oktober werd deze bespreking telkens gevoerd op basis van de nota opgesteld door het secretariaat: "Voorstellen voor de toekomstige werking van de havencommissie en weerslag ervan op het oprichtingsbesluit". Deze nota werd o.a. aangepast aan de bespreking van de Vlaamse Havencommissie over het tussentijds advies over "Het toekomstig havenlandschap na het Havendecreet". In de voorstellen over de toekomstige werking van de

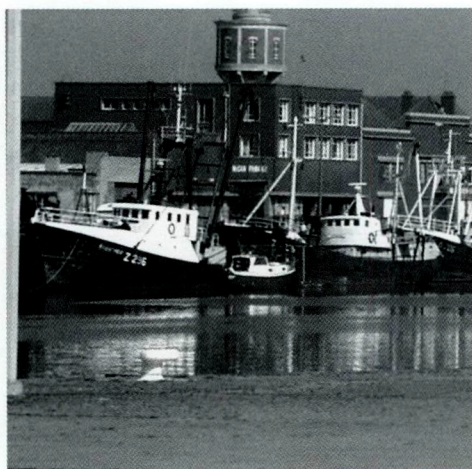
Havencommissie wordt duidelijk rekening gehouden met de goedkeuring van het Havendecreet, waardoor er o.a. nieuwe organen zullen opgericht worden die bij de uitwerking van het havenbeleid betrokken zullen worden. Hierdoor is het wenselijk dat de Havencommissie de positie die ze hiertegenover zal innemen, verduidelijkt. De voorstellen die geformuleerd worden over de verdere werkzaamheden en bevoegdheden van de Havencommissie houden volledig rekening met de nieuwe ontwikkelingen van het Vlaamse havenbeleid door de invoering van het Havendecreet. Ook voorstellen voor aanpassing van het oprichtingsbesluit van de Havencommissie kwamen ter sprake. Een gedeelte van de voorbereidende besprekingen over "Het toekomstige havenlandschap na het Havendecreet" werden in opdracht van het Dagelijks Bestuur gevoerd door de centrale werkgroep.

Op 25 oktober hadden de leden van het Dagelijks Bestuur een onderhoud plaats met de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie de heer Steve Stevaert. Dit onderhoud werd voorbereid tijdens de vergadering van 11 oktober. Tijdens dit onderhoud werd uiteraard gesproken over: de stand van zaken van de uitvoeringsbesluiten van het Havendecreet en de toekomstige werking en samenstelling van de Vlaamse Havencommissie. Hiernaast werd er ook van gedachten gewisseld over de positie van het goederenvervoer en de havens in het toekomstig regeringsbeleid. Ook de werking van de Stuurgroep Short Sea Shipping<sup>3</sup> werd besproken met de minister.

3 Onder 'Short Sea Shipping' wordt verstaan: het vervoer te water van goederen of passagiers over een traject dat tenminste voor een deel uit zee of oceaan bestaat doch waarbij de oceaan niet wordt gekruist.



Het Dagelijks Bestuur heeft tijdens haar vergaderingen ook kennis genomen van de werkzaamheden van de werkgroep voor Europese aangelegenheden, die een vergadering gewijd heeft aan de Kaderprogramma's en de verdere initiatieven van de Europese Commissie inzake het Europees havenbeleid. Ook het voorstel van de Centrale Werkgroep om een Europese informatiedag over het Europees havenbeleid in te richten, werd aanvaard. In het licht hiervan gaf het Dagelijks Bestuur aan het secretariaat de opdracht om hierover een voorstel uit te werken<sup>4</sup>.



<sup>4</sup> Deze informatiedag over "European Port Policy and the Flemish Ports" werd georganiseerd op 6 april 2000. De organisatie ging uit van de Vlaamse Havencommissie en de administratie Waterwegen en Zeewezen – afdeling Beleid Havens.



## Werkgroepen

De dossiers voor het Dagelijks Bestuur en de Havencommissie werden in de loop van 1999 voorbereid door de "Centrale Werkgroep" en een beperkte werkgroep voor Europese aangelegenheden, kortweg "EU-werkgroep" genoemd.

De *centrale werkgroep* is verantwoordelijk voor de voorbereiding van het grootste deel van de adviezen en aanbevelingen. Deze werkgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers van de organisaties en de havenbesturen, die zijn vertegenwoordigd in het Dagelijks Bestuur. Twee leden van de administratie Waterwegen en Zeewezen (Departement Leefmilieu en Infrastructuur) volgen de werkzaamheden van deze werkgroep. Indien het wenselijk is, kan het Dagelijks Bestuur nog andere deskundigen aan de werkgroep toevoegen. De centrale werkgroep kwam in 1999 twee maal samen namelijk op 26 mei en 5 juli.

De centrale werkgroep bereidde tijdens de vergadering van 5 juli 1999 het ontwerp voor van tussentijds advies over "Het nieuwe havenlandschap na het Havendecreet". De resultaten van de bespreking werden voorgelegd aan de Vlaamse Havencommissie. Tijdens deze vergadering werd ook overleg gepleegd over "het ontwerp van besluit van de Vlaamse regering tot oprichting van een concertatiecommissie voor het zeehavenbeleid". Over de vertegenwoordiging en de samenstelling van de concertatiecommissie kon in de werkgroep echter geen consensus bereikt worden. Er werd beslist dat over het ontwerp van besluit over de concertatiecommissie geen advies zou gegeven worden. De diverse problemen die geformuleerd werden, werden geïnventariseerd.

De centrale werkgroep vergaderde ook op 26 mei 1999. Tijdens deze vergadering werden een aantal Europese aangelegenheden besproken.

Zo werd op basis van een nota van het secretariaat een bespreking gewijd aan de Europese Kaderprogramma's. Er werd afgesproken dat de verdere ontwikkelingen over deze materie verder opgevolgd zouden worden door het secretariaat.

De "EU-werkgroep" werd opgestart in november 1998. In 1999 kwam deze werkgroep twee maal samen. Deze werkgroep werd belast met de opmaak van de antwoorden op de vragenlijst van de Europese Commissie over "Inventarisatie van praktijken op het gebied van openbare financiering en aanrekening van kosten in zeehavens in de Gemeenschap". Deze vragenlijst is de verdere uitwerking van het Groenboek over "Havens en maritieme infrastructuur" van de Europese Commissie. Deze werkgroep werd voorgezeten door een vertegenwoordiger van de administratie Waterwegen en Zeewezen. Aan deze werkgroep namen oorspronkelijk enkel de vertegenwoordigers van de havenbesturen; het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie en de vertegenwoordigers van de Multidisciplinaire Havencel, deel. Het Dagelijks Bestuur besliste in deze context om de beperkte werkgroep uit te breiden met de vertegenwoordigers van de sociale partners. Deze beperkte werkgroep kreeg als opdracht de vragenlijst, onder voorzitterschap van de administratie, verder grondig uit te werken. Deze werkgroep besteedde in eind 1998 zes vergaderingen aan deze materie. In 1999 werden de besprekingen over dit document gefinaliseerd tijdens de vergaderingen van 11 en 29 januari. Dit document werd vervolgens ter goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse Havencommissie.



## Secretariaat

Naast de voorbereiding van de documenten die besproken worden in de werkgroepen, het Dagelijks Bestuur en de Vlaamse Havencommissie, heeft het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie in de loop van het werkjaar ook nog een aantal andere taken uitgevoerd. Hierna wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste van deze taken.

### **Rapport over de "Statistische analyse van de goederenstromen aan de hinterlandzijde van de Vlaamse havens"**

Op 8 februari 1999 heeft de Vlaamse Havencommissie een rapport goedgekeurd met als titel "Statistische analyse van de goederenstromen aan de hinterlandzijde van de Vlaamse havens". Dit rapport werd door het secretariaat van de Havencommissie voorbereid en bevat een overzicht van de bronnen die inzicht verschaffen in de goederenstromen aan de hinterlandzijde van de havens. Dit in tegenstelling tot de vorige rapporten waarin vooral de maritieme zijde van de Vlaamse havens werd geanalyseerd. Het onderzoek bevat interessante en overzichtelijke schema's die de hinterlandstructuur in kaart brengen. Maar er wordt ook duidelijk gewezen op het feit dat er in dit domein slechts weinig gegevens beschikbaar zijn. Hetgeen beschikbaar is, is bovendien verouderd. Deze publicatie is verkrijgbaar op het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie (Lieve Van den Heuvel, [lvdheuvel@serv.be](mailto:lvdheuvel@serv.be)).

### **Rapport over "Ontwikkelingen in de containervaart"**

In de tweede helft van 1999 en begin 2000 werd door het secretariaat een rapport voorbereid over de ontwikkelingen in het containervervoer.

Voor het toekomstige containervervoer worden bijzonder gunstige vooruitzichten vooropgesteld. De containerschepen worden jaar na jaar groter en over de verdere ontwikkeling van de scheepsgrootte worden uiteenlopende meningen verkon-

digd. Bovendien zijn er diverse ontwikkelingen aan de gang die de toekomst van de containerbusiness zullen bepalen en bijgevolg ook van groot belang zijn voor de havens. Deze ontwikkelingen volgen elkaar op in een snel tempo (kijk maar naar de allianties en de fusies en de ontwikkelingen op de terminals). Het is alleszins interessant om de meest relevante gegevens op een rij te zetten en in hun juiste context te plaatsen. Gaat het nu om bedreigingen voor de Vlaamse havens of juist niet? In dit rapport wordt een stand van zaken opgemaakt.

Het rapport zal vanaf september 2000 verkrijgbaar zijn bij het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie (Lieve Van den Heuvel, [lvdheuvel@serv.be](mailto:lvdheuvel@serv.be)).

### **Overleg in het kader van de oprichting van een voorlichtingsbureau ter promotie van de short sea shipping in Vlaanderen**

Vanaf 1997 wordt er overleg gepleegd in functie van de oprichting van een voorlichtingsbureau ter bevordering van short sea shipping. Het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie neemt deel aan dit overleg. Begin 1998 werd de projectgroep short sea shipping geïntegreerd in de structuur van de VZW "Promotie Binnenvaart Vlaanderen". Binnen deze structuur werkt de projectgroep verder aan de overgang naar een definitieve structuur van het voorlichtingsbureau en wordt ook al gewerkt aan de finale opdrachten van het voorlichtingsbureau. Er werd o.m. een brochure ontworpen die tot doel heeft het brede publiek,



maar vooral de potentiële klanten van short sea shipping, te informeren over de mogelijkheden van deze vervoerswijze. Tevens werd gewerkt aan een aantal testcases, waarin getracht wordt om vervoersverbindingen via short sea tot stand te brengen in relaties waarin dit voorheen met het wegvervoer gebeurde. Ook werd een eerste 'landenspecial' gemaakt met daarin een analyse van de shortsea-relatie tussen Vlaanderen en één welbepaald ander land. De projectgroep bouwde in de loop van 1999 aan de verdere ontwikkeling van haar activiteiten en tracht daarmee een bijdrage te leveren tot het oplossen van het mobiliteitsprobleem in Vlaanderen, door het aandeel van de short sea shipping in het goederenvervoer te vergroten.

### **Analyse van de milieureglementering in de Vlaamse en de Nederlandse havens: een gezamenlijk initiatief van de VHC en de NHR**

Sinds haar oprichting heeft de Vlaamse Havencommissie regelmatig contact gehad met de (Nederlandse) Nationale Havenraad. In het begin bleef dit beperkt tot contacten tussen de voorzitters en de secretarissen. In 1994 had de eerste bijeenkomst plaats op het niveau van de dagelijkse besturen van beide instanties. Op 29 juni 1995 werd de voltallige Vlaamse Havencommissie samen met een vertegenwoordiger van de Vlaamse Gemeenschap van de administratie Waterwegen en Zeewezen uitgenodigd te Rotterdam door de Nationale Havenraad. Tijdens deze bijeenkomst werden een aantal mogelijke onderwerpen besproken die door beide commissies, via hun secretariaten, nader onderzocht zouden kunnen worden.

Eén van de belangrijke items die voorgesteld werden als te onderzoeken onderwerp, was het uitvoeren van een "Vergelijkende studie naar de

milieuregelgeving en de handhaving daarvan in Vlaanderen en Nederland". De algemene opdracht werd door de beide secretariaten uitgewerkt in een gezamenlijke conceptnota. Deze conceptnota werd begin 1997 goedgekeurd door de Vlaamse Havencommissie. Er werd met de Nationale Havenraad overeengekomen om, gezien de omvang van de opdracht, het onderzoek in de eerste fase toe te spitsen op de haven van Antwerpen voor Vlaanderen, en de haven van Rotterdam voor Nederland. Er werd ook overeengekomen om de opdracht in eerste instantie aan te vatten met de analyse van de milieuregelgeving waaraan de container- en de gemengde overslagbedrijven moeten voldoen bij de behandeling en opslag van containers en gemengd stukgoed (zowel voor IMDG<sup>5</sup> als niet-IMDG goederen)<sup>6</sup>. Dit onderzoek en overleg resulteerden in juli 1998 in de gezamenlijke publicatie van het rapport dat als titel meekreeg: "Milieuregelgeving: Container- en Stukgoedsector in de Havens van Antwerpen en Rotterdam; vergelijkend onderzoek, uitgevoerd door de Vlaamse havencommissie en de Nationale Havenraad, naar de milieuregelgeving op de container- en stukgoedstuwadoors in de havens van Antwerpen en Rotterdam".

In de tweede helft van 1998 werd door de Nationale Havenraad en de Vlaamse Havencommissie beslist om zich in eerste instantie elk afzonderlijk te beraden over mogelijke nieuwe initiatieven voor samenwerking. De wederzijdse voorstellen werden in beide commissies besproken. Tijdens de vergadering van de Vlaamse Havencommissie van 14 juli 1999 werd beslist om de beide secretariaten een plan van aanpak te laten opstellen over twee diverse onderzoeken. Deze twee onderzoeken waren (1) de regelgeving in Nederland en Vlaanderen inzake verontreinigde baggerspecie en (2) de regelgeving in

5 IMDG-goederen staat voor International Maritime Dangerous Goods.

6 De twee andere onderdelen zijn: (1) de regelingen waarmee de havenbeheerders te maken hebben ten behoeve van de afgifte en de verwerking van scheepsafvalstoffen en (2) de milieuregelgeving inzake de baggerproblematiek in de havengebieden.



Nederland en Vlaanderen inzake grensoverschrijdende controles in de havens.

De beide secretariaten zijn in de loop van 1999 twee maal samengekomen om deze opdracht te bespreken met name op 6 oktober 1999 en op 5 november 1999. Tijdens de eerste vergadering werd overeengekomen om de 2 vergelijkende onderzoeken parallel uit te voeren. Er werd tevens afgesproken om voor de beide onderwerpen afzonderlijke conceptnota's op te stellen. Tijdens de vergadering van 5 november 1999 werd tussen beide secretariaten een overeenkomst bereikt over de beide conceptnota's. Er werd afgesproken dat de secretariaten de ontwerpnota's ter goedkeuring zouden voorleggen aan hun respectieve commissie. De titel van elk van de conceptnota's luidde als volgt: (1) Milieuregelgeving met betrekking tot baggerwerken en (2) Ontwerp van conceptnota voor een vergelijkende studie door de Nationale Havenraad en de Vlaamse Havencommissie over de grensoverschrijdende controles."

Op 10 december 1999 besliste de Vlaamse Havencommissie om het vergelijkende onderzoek over de baggerproblematiek met de Nationale Havenraad te staken. De "Conceptnota voor een vergelijkende studie door de Nationale Havenraad en de Vlaamse Havencommissie over

de grensoverschrijdende controles" werd goedgekeurd door de Vlaamse Havencommissie. Er werd aan het secretariaat de opdracht gegeven om dit onderzoek verder te zetten. Hier wordt momenteel (mei 2000) aan verder gewerkt.

### **Opbouw van een website van de Vlaamse Havencommissie**

---

De SERV beschikt sinds enige jaren over een website en in de loop van 1999 werd beslist om de bestaande website te vernieuwen. Daarin zal het onderdeel 'Vlaamse Havencommissie' ruimer aan bod komen dan het geval was in de huidige website. Het website-onderdeel 'Vlaamse Havencommissie' zal naast de algemene informatie (opdrachtomschrijving, samenstelling, secretariaat, publicaties) ook een uitgebreid statistisch onderdeel bevatten. Ook zal er een pagina worden gewijd aan interessante links naar andere havengerelateerde websites. Uiteraard zal de VHC-website stapsgewijs worden uitgebouwd, waarbij de inhoud bepaald zal worden door het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie.

De url 'www.serv.be' leidt op dit moment naar de huidige website, maar vanaf juli-augustus zal deze url leiden naar de nieuwe SERV-website waarin de afdeling van de Vlaamse Havencommissie geraadpleegd kan worden.



# Ontwikkelingen in de Vlaamse Havens



## Organisatorische en institutionele ontwikkelingen

Hierna worden in het kort een aantal regelingen en ontwikkelingen geschetst die van belang zijn voor de Vlaamse havens. Opvallend hierbij is de steeds toenemende invloed van de Europese Unie.

### **De totstandkoming van het Havendecreet**

De Vlaamse Overheid bezit sinds 1 januari 1989 de bevoegdheid over het ganse zeehavenbeleid<sup>7</sup>. Gezien de socio-economische impact van de zeehavens op de Vlaamse economie is het belang van het Vlaamse havenbeleid bijzonder groot. Vandaar dat de Vlaamse overheid sinds de regionalisering dadelijk gestart is met de opmaak van een nieuw havendecreet dat voor de toekomst een nieuwe beheersstructuur moest mogelijk maken voor de Vlaamse zeehavens. Begin 1991 werd een ontwerpdecreet voor een nieuwe beheersstructuur voor de Vlaamse havens ter advisering voorgelegd aan de Vlaamse Havencommissie. Op 25 maart 1992 bracht de Vlaamse Havencommissie over dit ontwerpdecreet advies uit. Het decreet werd echter niet goedgekeurd.

In de hierop volgende jaren werd op het niveau van de Vlaamse overheid verder gewerkt aan de ontwikkeling van een nieuw decreet. Op 2 maart 1999<sup>8</sup> werd uiteindelijk het 'Decreet houdende het beleid en beheer van de zeehavens' goedgekeurd. Dit decreet wordt meestal kortweg het 'havendecreet' genoemd.

Dit decreet moet de basis leggen voor een nieuw havenbeleid waarin, door middel van de ontwikkeling van een globale visie, de totaliteit van het maritieme aanbod in Vlaanderen maximaal wordt benut. Het havendecreet voorziet derhalve in regels en voorwaarden die moeten zorgen voor (1) de verwerving van rechtspersoonlijkheid en een grotere autonomie inzake beheer en exploitatie voor elke Vlaamse zeehaven die gepaard moet gaan met de totstandkoming van éénvormige werkingsvoorwaarden voor alle havens (2) het scheppen van duidelijke en transparante relaties tussen de Vlaamse havens. Het havendecreet bepaalt ook (3) de algemene krachtlijnen inzake de financiering van haveninfrastructuur en de maritieme toegangswegen. Niet minder belangrijk is dat met het nieuwe havendecreet een regeling van kracht zal worden die toelaat aan de Vlaamse overheid om de publieke functie van de havens te ondersteunen maar die tevens volledig compatibel is met de Europese regelgeving inzake de financiering van zeehavenprojecten. Hierna worden de algemene doelstelling van het havendecreet in het kort toegelicht.

Eén van de basisuitgangspunten van het havendecreet is dat alle havenbesturen, teneinde bedrijfs-

<sup>7</sup> Dit zeehavenbeleid omvat openbare werken, waterwegen en aanhorigheden, loods- en bebakeningdiensten van en naar de havens en de reddings- en sleepdiensten op zee.

<sup>8</sup> Dit "Decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens" werd op 8 april 1999 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad.



economisch te kunnen inspelen op de internationale concurrentie, *de juridische vorm van een rechtspersoon* moeten aannemen. Dit laat toe een aantal *gelijke werkingsvoorwaarden te realiseren met betrekking* tot de boekhouding, het financieel beheer en het toezicht. Het decreet voorziet tevens het algemeen principe van kostendekking door de havenbesturen. Het aannemen van een aparte rechtspersoonlijkheid door een lokaal havenbestuur is momenteel sinds 1995 in de gemeentewet voorzien (op basis van de wet Erdman). De havenbesturen van Antwerpen en Oostende hebben reeds van deze mogelijkheid gebruik gemaakt voor de goedkeuring van het havendecreet. Op 1 januari 1997 werden het "Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Antwerpen" en het "Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende" operationeel. Het havenbestuur van de haven van Brugge-Zeebrugge, de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen, beschikt reeds van bij haar ontstaan over rechtspersoonlijkheid. In het licht van de goedkeuring van het havendecreet paste ook het havenbestuur van Gent haar juridische statuut aan. Op 1 januari 2000 werd het "Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Gent" een feit, waardoor ook dit havenbedrijf nu over rechtspersoonlijkheid beschikt.

Het havendecreet legt een aantal regels vast om de *relaties tussen de Vlaamse overheid en de havenbesturen te objectiveren en op een duidelijke en transparante wijze te regelen*. Er worden duidelijke regels bepaald met betrekking tot een aantal havenbestuurlijke bevoegdheden inzake het beheer van het havengebied, het uitvoeren van noodzakelijke werken, de havenkapiteindienst, de gevorderde scheepvaart-, haven- en concessiegelden en andere havengebonden diensten die door de havens worden verstrekt. Zo wordt onder meer in detail bepaald :

- dat het noodzakelijk is dat er per havengebied eenzelfde tariefstructuur wordt vastgesteld;
- coördinerend moet optreden met betrekking tot de sleep- en loodsdiens ten binnen het havengebied;

- dat in de schoot van het havenbestuur een overlegorgaan opgericht moet worden met de vertegenwoordigers van de representatieve organisaties van werkgevers en werknemers die in de haven werkzaam zijn;
- dat er per samenhangend havengebied in het Vlaamse Gewest één havenautoriteit de exploitatieverantwoordelijkheid draagt;
- welke infrastructuur in het havengebied onder het toezicht van de havenautoriteit valt (bijv. de kunstwerken in de zeehavens) en welke verantwoordelijkheden hieraan verbonden zijn (bijv. het nemen van maatregelen om schade toegebracht aan het gewestelijk domein te verhalen op de partij die de schade veroorzaakt);
- dat het havenbestuur gemachtigd is tot onteigening mits machtiging van de Vlaamse regering;
- welke politionele bevoegdheden de havenautoriteiten hebben;
- dat de havenautoriteit de bevoegdheid heeft om de hoogte van de havengelden vast te stellen.

Als leidraad voor de uitgewerkte regelgeving gold het bewerkstelligen van een gelijke relatie tussen de Vlaamse overheid en de vier havenbedrijven.

Het uitgangspunt in het havendecreet met betrekking tot de *financiering van haveninfrastructuur en van de maritieme toegangswegen* is dat de Vlaamse Overheid verantwoordelijk is voor het vrijwaren van de maritieme toegankelijkheid en de aanleg en instandhouding van basisinfrastructuur van de Vlaamse zeehavens. Voorts bepaalt het decreet dat de financiële ondersteuning door de Vlaamse overheid kan toegekend worden aan de havenautoriteiten ten behoeve van de havenkapiteindiensten, voor zover het uitdrukkelijk gaat om diensten die verband houden met de verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van het milieu. Daartegenover staat dat de havenbesturen een grotere verantwoordelijkheid zullen krijgen inzake de aanleg van commerciële infrastructuur. Na de goedkeuring van het havendecreet werd



door de administratie van Waterwegen en Zeewezen en het kabinet van de minister van Openbare Werken dadelijk gestart met de opmaak van de uitvoeringsbesluiten. Momenteel wordt gewerkt aan de ontwerp van uitvoeringsbesluiten over de volgende onderwerpen:

- de voorwaarden en procedures voor het ontvangen van subsidies alsook de mogelijke subsidiepercentages;
- het voorkeepsrecht van de havenbedrijven;
- de oprichting van een concertatiecommissie en
- de benoeming en beschrijving van het mandaat van de gewestelijke havencommissaris.

Er werd in tussentijd ook gestart met de opmaak van een inventaris van de historische lasten van de verschillende havenbedrijven zoals bepaald wordt in artikel 39 van het havendecreet.

### **De Verdieping van de Westerschelde**

Op 17 januari 1995 ondertekenden de Vlaamse overheid en Nederland het Scheldeverdrag<sup>9</sup>. Door de ondertekening kon aangevat worden met de Verdieping van de Westerschelde waardoor de maritieme toegankelijkheid van de haven van Antwerpen voor de toekomst gewaarborgd wordt. Op 22 december 1995 ging de Scheldeverdieping officieel van start door de lichten van het eerste wrakstuk.

Het volledige verdiepingsproject van de Schelde bestaat uit vier delen: (1) het baggeren of verdiepen van de Schelde, (2) het ruimen van wrakken, (3) de versteviging van de oevers en (4) herstelmaatregelen voor de natuur.

Door de ondertekening van het Scheldeverdrag kon de eerste fase van de Verdieping van de Westerschelde (48'/43'/38')<sup>10</sup> uitgevoerd worden. Voor het maritieme containerverkeer voor de haven van Antwerpen is deze 38' tij-ongebonden vaart een belangrijk realisatie van het verdiepingsprogramma 48'/43'/38'. Door de realisatie van het volledige project ontstaat er tevens een belangrijke verruiming van het tijvenster.

Eind 1999 was de eerste fase volledig afgerond. Eind 1996 had Vlaanderen reeds een 40-tal wrakken opgeruimd tussen het loodsstation Oostende en Berendrecht-Zandvliet. Vervolgens werd aangevat met de eigenlijke verdiepingswerken op het traject Antwerpen-Vlissingen. Deze werken waren afgerond tegen eind 1998. Met de verdiepingswerken op het Nederlands grondgebied<sup>11</sup>, het deel Vlissingen-Noordzee, werd aangevat begin 1999. Deze werken werden afgerond eind 1999. Het programma voorzag verder nog in de verdediging van een viertal oevervakken in de Nederlandse Westerschelde en het uitvoeren van een aantal herstelwerken in verband met het verlies aan natuurwaarden.

9 Het "Verdrag inzake de verruiming van de vaarweg in de Westerschelde" is één van de vijf verdragen die op 17 januari 1995 getekend werden door de Vlaamse minister-president Luc van den Brande en zijn Nederlandse collega Wim Kok.

10 Deze cijfers staan voor de maximale diepgang, uitgedrukt in voet (= 0,30 m). 48' verwijst naar de opvaart van schepen met 48 voet of 14,63 m diepgang in één getij (dus zonder wachttijd) van de boei A1 (gelegen ter hoogte van Oostende) tot in de Antwerpse zeesluizen. 43' betekent dat uitgaande schepen met een diepgang van 43' of 13,11 m in één getij vanuit de sluis de open zee (boei A1) kunnen bereiken. 38' heeft betrekking op schepen die dankzij hun geringe diepgang van 38' (11,58 m) er een tij-ongebonden vaart op na kunnen houden, zowel bij het binnenlopen als bij het verlaten van de haven.

11 Het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat had voor de verdiepingsbaggerwerken een vergunning verstrekt op basis van de "Wet verontreiniging oppervlaktewater" (een WVO-vergunning). Diverse milieufederaties dienden klacht in bij de Nederlandse Raad van State omdat ook een vergunning op grond van de Wet milieubeheer (Wm) aangevraagd had moeten worden. De Nederlandse Raad van State vernietigde midden juni 1996 de toegekende milieuvergunning voor het uitbaggeren en verdiepen van de Westerschelde. Door het Nederlandse kabinet van Verkeer en Waterstaat werd een nieuw ad-hoc wetsontwerp uitgewerkt, dat aanvaard werd door de Nederlandse Raad van State. Op 21 mei 1997 werd de "vergunningswet voor de verdieping van de Westerschelde" goedgekeurd door de Nederlandse Tweede Kamer. Op 17 juni 1997 keurde de Nederlandse Eerste Kamer, zonder opmerkingen, de "vergunningswet voor de verdieping van de Westerschelde" goed.



De haven van Antwerpen heeft reeds voordeel gehaald uit de uitgevoerde verdieping. Er zijn de laatste twee jaar immers meer en meer schepen van 4.000 en zelfs 5.000 TEU die de haven van Antwerpen aanlopen. Doch, de reders brengen momenteel reeds containerschepen van 6.000 TEU en meer in de vaart. Momenteel wordt het aantal van dit soort containerschepen dat reeds in gebruik en in aanbouw is, op meer dan honderd geraamd. In het licht hiervan kondigde de Antwerpse Havenschepen in oktober 1998 aan dat zo snel mogelijk met de tweede fase (40/45/50 voet) van de verdieping zou moeten gestart worden. Deze verdieping moet het mogelijk maken dat schepen met een diepgang van 14 meter tij-onafhankelijk de haven kunnen binnen en/of buitenvaren. Hiervoor is een rivierdiepte van 15,75 meter nodig.

Van *Nederlandse kant* werd dadelijk opgemerkt dat, indien een verdere verdieping wordt overwogen, eerst een langetermijnvisie over de diverse functies van de Westerschelde en een Milieu Effecten Rapport opgesteld moeten worden. Voor de Nederlandse overheid is de langetermijnvisie van groot belang omdat daarmee onder andere de toekomstige waterhuishouding van de stroom onderzocht zal worden. Deze studies kunnen echter drie tot vier jaar in beslag nemen.

*Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen* benadrukt dat Nederland onvoorwaardelijk gehouden is om de verdere verdieping van de Schelde toe te staan. Er is geen nieuw verdrag nodig met Nederland om over te gaan tot een verdere verdieping van de Westerschelde. Hiervoor wordt verwezen naar internationale verdragen uit de vorige eeuw met name de Akte van Wenen uit 1815<sup>12</sup> en het Scheidingsverdrag tussen België en Nederland uit 1839. Volgens deze verdragen heeft Nederland de "volkenrechtelijke verplichting

om de Schelde in functie van evoluerende noodwendigheden van handel en scheepvaart aan te passen en te verdiepen". Het havenbedrijf is het ermee eens dat er natuurlijk harde garanties moeten komen in verband met veiligheid en milieu. Dit is ook één van de belangrijkste opdrachten van de Technische Scheldecommissie. De Vlaamse (eind september 1999) en de federale regering (begin oktober 1999) ondersteunden beiden de vraag voor een verdere verdieping van de Schelde in een memorandum<sup>13</sup> aan de Nederlandse overheid.

Na verder overleg tussen de diverse overheden verklaarde de Vlaamse regering zich op 17 december 1999 akkoord met de gezamenlijke uitwerking door Vlaanderen en Nederland van een Lange-termijnvisie voor het Schelde-estuarium. De Lange-termijnvisie moet alle aspecten die te maken hebben met de ontwikkeling van de Schelde, samenvatten in één enkele gemeenschappelijke visie, teneinde te komen tot een integrale benadering. De veiligheid voor de omwonenden, een vlotte en veilige scheepvaart, en een veerkrachtig en een duurzaam watersysteem zijn de drie uitgangspunten voor de uitwerking van de visie. Met het oog op de uitvoering en de financiering van het project keurde de Vlaamse regering een gezamenlijk Nederlands-Vlaams Memorandum van Overeenstemming goed. De Vlaamse regering koppelde dit wel aan het standpunt dat zij vroeger ingenomen had over de verdere Scheldeverdieping met name dat een tij-ongebonden diepgang van 14 meter reeds nu nodig is.

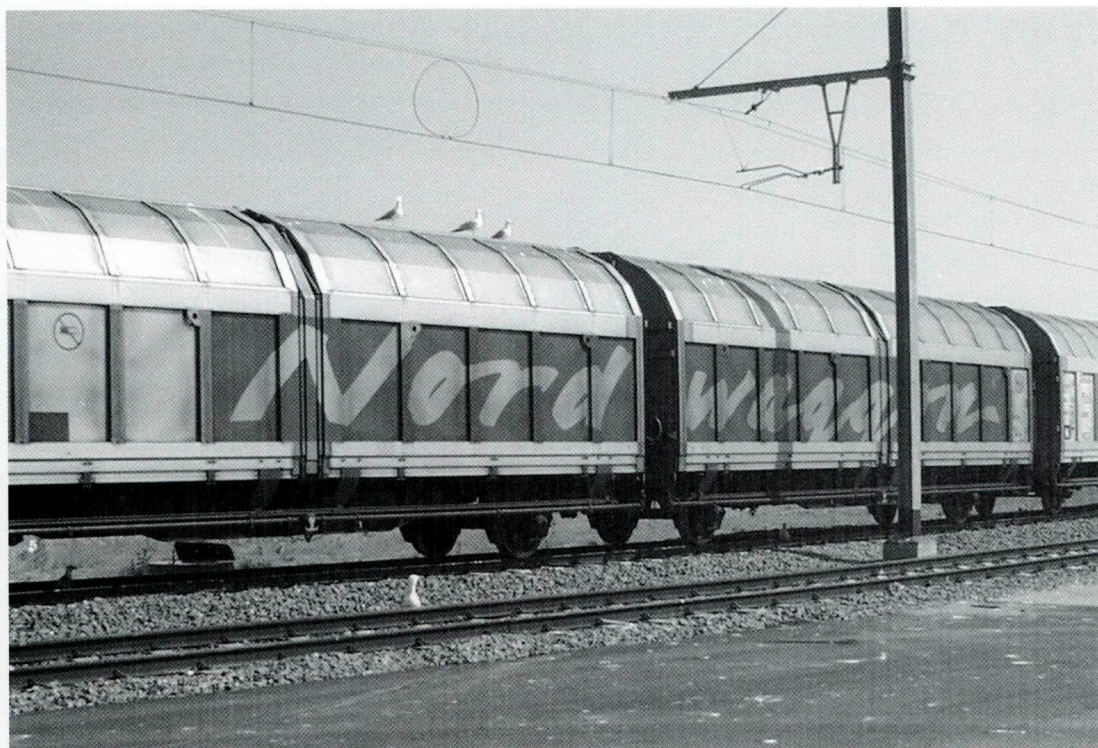
### **De Belgische spoorwegen**

Het Belgische vervoerbeleid werd door de staats-hervorming in 1988 geregionaliseerd. De openbare vervoermaatschappijen, de wegen- en de

12 Deze akte legt alle oeverstaten van een internationale rivier de verplichting op om de noodzakelijke werken uit te voeren om vrije scheepvaart mogelijk te maken. Op basis van dit verdrag respecteert Nederland ook heel consequent haar verplichting tegenover Duitsland inzake de verdiepingswerken van de Rijn.

13 Dit memorandum heeft ook betrekking op het spoortraject "IJzeren Rijn".





waterinfrastructuur werden opgesplitst tussen de drie gewesten. De spoorwegen: NMBS, de nationale luchthaven: SABENA, de Regie der Luchtwegen (opgenomen in BIAC) en de Regie voor Maritiem Transport (eind 1998 werd de RMT volledig ontbonden) bleven echter vallen onder de bevoegdheid van de federale overheid.

Daar de gewesten geen zeggenschap hebben over de spoorwegen, zijn ze niet in de mogelijkheid om een totaal geïntegreerd en efficiënt vervoerbeleid uit te werken. Dit speelt ten dele in het nadeel van de Vlaamse havens, die 70 % (in ton/kilometer) van het totale goederenvervoer van de NMBS realiseren. Sinds de ondertekening in oktober 1992 van het beheerscontract tussen de NMBS en de overheid, wordt het vervoer van goederen per spoor niet meer gerekend tot de opdrachten van een overheidsdienst waarvoor de federale overheid tussenkomt. In de praktijk houdt dit in dat het goederenvervoer per spoor zelfbedruipend moet werken, zonder subsidies of dotaties van de overheid.

In december 1999 werd door de Raad van Bestuur van de NMBS het "investeringsbudget 2000"

goedgekeurd. Dit werd in april 2000 bijgestuurd. De hierna aangehaalde cijfers zijn terug te vinden in het "investeringsbudget NMBS 2000, eerste amendering". Dit werd goedgekeurd door de Raad van Bestuur van de NMBS op 28 april 2000. Voor het jaar 2000 worden de totale investeringen begroot op 46.389 miljoen BEF (uitgedrukt in prijzen van 2000). Van deze 46.389 miljoen BEF is 27.218 miljoen BEF bestemd voor de klassieke investeringen en 19.171 miljoen BEF voor de HST-investeringen. De klassieke investeringen omvatten de infrastructuur voor het binnenlandse net (exclusief de infrastructuur voor de HST), het rollend materieel ingezet voor het klassieke verkeer en de werkplaatsen voor het onderhoud van dit materieel, de informatica-uitrusting en de uitrusting van de andere diensten.

Het is niet de bedoeling om in dit jaarverslag van de Vlaamse Havencommissie het totale "Investeringsbudget 2000" van de Belgische spoorwegen te analyseren. Hierna worden enkel - in tabelvorm - de investeringen voor 2000 voor het goederenvervoer per spoor belicht, die rechtstreeks betrekking hebben op de Vlaamse havens.



## Investeringsplan 2000 (in miljoen BEF - prijzen 2000)

Infrastructuur goederenvervoer voor goederenvervoer voor de havens	Investeringsplan 2000 (in miljoen BEF)
<b>Haven van Antwerpen</b>	<b>2.117</b>
Bouw van de multimodale Main Hub Terminal in Antwerpen-Noord	762
Tweede fase van de modernisering van Antwerpen Noord, bundels B en C	567
Studies voor de tweede spoortoegang	30
Inrichtingen en werken aan dienstgebouwen, loodsen, werkplaatsen, persluchtinstallaties, seinhuizen en personeelsvoorzieningen	94
Werken voor spoorlijnen op diverse terminals op Rechteroever	61
Werken voor spoorlijnen op Linkeroever	97
Vernieuwen en aanleg van bijkomende spoorlijnen en wisselverbindingen (die het havengebied verlaten)	183
Modernisering radio-uitrusting	39
Interferry	23
Nieuwe spoorterminal	220
Diversen	41
<b>Haven van Gent</b>	<b>75</b>
Werken voor Petroleumdok en Kluizendok	24
Aanpassen bundelsporen	15
Spoorvernieuwing	20
Telecommunicatie en informatica	6
Huisvesting B Cargo	7
Diversen	3
<b>Haven van Zeebrugge</b>	<b>198</b>
Inrichtingen en werken voor diverse terminals	138
Aanpassen bundelsporen en spoorvernieuwingen	21
Studies voor de lijn Zeebrugge-Brugge-Gent	1
Elektrificatie	31
Diversen	7
<b>Totaal</b>	<b>2.390</b>

Bron: Investeringsbudget van de NMBS voor 2000, geamendeerd op 28 april 2000 zoals goedgekeurd door de Raad van Bestuur.



In 2000 zal 2.390 miljoen BEF geïnvesteerd worden in infrastructuur voor goederenvervoer ten dienste van de Vlaamse havens. Het investeringsbedrag bedraagt 565 miljoen BEF (of bijna 20%) minder dan in 1999. Toch blijft het een omvangrijk bedrag, dat aanzienlijk meer bedraagt dan de jaarlijkse investeringsbudgetten voor de periode 1994-1997. In 2000 wordt de bouw van de "Main Hub Terminal" voor gecombineerd vervoer in Antwerpen-Noord afgerond. De bouw van deze nieuwe terminal is over twee jaar gespreid (1999-2000). Deze Main Hub voor het gecombineerd vervoer moet het NMBS-aandeel in de verkeersstromen naar Frankrijk, Italië, Zwitserland, Oostenrijk, Duitsland, Nederland en zelfs Groot-Brittannië versterken. De totale investeringskost van dit project bedraagt 2.128 miljoen BEF of bijna 40% van het budget voor de periode 1999-2000.

Een verdere verbetering van de toegankelijkheid van de Vlaamse havens per spoor is van levensbelang voor de havens om in de toekomst een verdere groei van het maritieme goederenvervoer te kunnen realiseren. Goede hinterlandverbindingen - waaronder de spoorverbindingen - worden een steeds belangrijkere factor bij de uitbouw van de concurrentiepositie van de havens<sup>14</sup>, gezien de steeds toenemende mobiliteitsproblemen op de wegen.

Van de totale 7,7 miljard ton/kilometer goederenverkeer (in 1998) per spoor werd ongeveer 70 % gerealiseerd door de Vlaamse havens. De haven van Antwerpen heeft hierin het grootste aandeel met ongeveer 45%; de haven van Gent ongeveer 7% en de haven van Brugge-Zeebrugge 14%. Om haar hinterlandverbinding per spoor veilig te stellen vraagt de Antwerpse haven, die tevens de belangrijkste spoorweghaven van Europa is, reeds een aantal jaren de uitvoering van twee belang-

rijke spoorwegprojecten. Deze projecten zijn de "IJzeren Rijn" en "de tweede spoortoegang voor de haven van Antwerpen"<sup>15</sup>.

Momenteel verloopt het goederenverkeer per trein naar het Duitse Ruhrgebied via de Montzenroute. Belangrijke argumenten voor de modernisering voor de IJzeren Rijn zijn:

- de afstand tussen Antwerpen en het Duitse hinterland kan hierdoor met 49 km vermindert worden in vergelijking met de bestaande verbinding via Montzen. Hierbij komt nog dat de lijn via Montzen (deze route gaat langs Lier, Aarschot, Hasselt, Tongeren en Visé naar Montzen waar de grens wordt overgestoken richting Aken) gekenmerkt wordt door steile hellingen, wat een beperking van het maximumgewicht met zich meebrengt en het inzetten van extra locomotieven vereist;
- de verwachting is dat het goederenverkeer tussen de regio Antwerpen-Limburg en Duitsland in de periode 1992-2020 zal toenemen van 2,4 miljoen ton tot 9,3 miljoen ton. Dit betekent dat de capaciteit op de Montzenroute op termijn ontoereikend zal zijn;
- de "IJzeren Rijn" is een onderdeel van de Transeuropese Netwerken en verbindt de Vlaamse havens via Berlijn en Warschau met Moskou;
- de lijn omvat geen tunnels en bestaat uit een vlak parcours, wat de exploitatie ervan ten goede kan komen: double stack treinen zijn in dit geval immers mogelijk;
- de lijn kan een impuls geven voor de economische ontplooiing van de Euregio;
- de modernisering van deze "IJzeren Rijn" kan gefaseerd verlopen: een vereenvoudigde heraanleg in dieseltractie zou 1,3 miljard BEF kosten. Om een verhoging van de snelheid mogelijk te maken moeten er voor 3,3 miljard BEF verbeteringswerken uitgevoerd wor-

<sup>14</sup> Het rapport van de Vlaamse Havencommissie over de "Statistische analyse van de goederenstromen aan de hinterlandzijde van de Vlaamse havens" verschaft meer inzicht in de hinterlandstructuur van elk van de Vlaamse havens.

<sup>15</sup> Ook de aanleg van een tweede spoortunnel onder de Schelde is belangrijk voor de haven van Antwerpen. Een nieuwe spoortunnel bouwen is op korte termijn echter weinig realistisch omwille van de grote aanlegkost van een dergelijk project.



den; de uitbouw met volledig dubbelspoor en elektrificatie wordt geraamd op 5,7 miljard BEF.

De "IJzeren Rijn" die reeds dateert van 1878, is een in verval geraakte verbinding tussen Antwerpen en het Duitse Ruhrgebied. Deze lijn werd buiten dienst gesteld in 1991. Het project werd opgenomen in de lijst van de Trans-Europese Netwerkprojecten die gerealiseerd moeten worden in een latere fase. In februari 1997 verklaarde NMBS topman Schoupe dat de resultaten van de haalbaarheidsstudie "het vervoerpotentieel van de IJzeren Rijn" over de reactivering van de IJzeren Rijn positief waren<sup>16</sup>. In haar tienjarenplan 1996-2005 vermeldt de NMBS over deze studie: "De NMBS zal de nodige kredieten neerschrijven voor de verwezenlijking van de infrastructuur zoals vastgelegd in functie van de resultaten van de studie en van de evolutie van het internationaal overleg." Dit betekende concreet dat het overleg met Nederland en Duitsland over de reactivering van de IJzeren Rijn definitief opgestart kon worden.

Met de Duitse overheden leidde het overleg vrij snel tot concrete en positieve afspraken. In november 1996 werden reeds gesprekken aangevat met de Deutsche Bahn over de materie van de IJzeren Rijn, en met bijzondere aandacht voor de verkeersstromen die in aanmerking kunnen komen voor de IJzeren Rijn. Op 26 januari 1998 ondertekenden de Kamers van Koophandel van Antwerpen en Duisburg een verklaring waarin ze de Belgische en Duitse federale overheid en hun respectievelijke spoorwegmaatschappijen oproepen om werk te maken van de modernisering van de IJzeren Rijn. Op 2 december 1999 ondertekende de top van de havenbesturen van Antwerpen en Duisburg en de Vlaamse minister van Verkeer Steve Stevaert (voor de Vlaamse regering) en de minister van Verkeer van de deelstaat Noordrijn-Westfalen Peer Steinbrück een

gemeenschappelijke verklaring over de IJzeren Rijn. In deze verklaring engageren de Vlaamse regering en deze van Noordrijn-Westfalen zich om er bij hun federale regering op aan te dringen dat de onderhandeling met Nederland over de IJzeren Rijn snel en met succes worden afgerond. De twee deelstaten benadrukten tevens dat er in afwachting van een definitief akkoord met Nederland, naar een werkbare tussenoplossing moet gezocht worden. Beide deelstaten zijn ervan overtuigd dat het op korte termijn mogelijk moet zijn om vijftien treinen per dag in beide richtingen op het bestaande traject te laten rijden. Op vrijdag 17 december 1999 verklaarde de Duitse bondskanselier Gerhard Schröder aan onze premier Guy Verhofstadt dat hij het standpunt over de snelle reactivering van de IJzeren Rijn zou steunen. Vanaf dat ogenblik steunt de Duitse minister van Verkeer bij trilatraal overleg tussen België, Nederland en Duitsland ook officieel de renovatie van de verbinding

Met de Nederlandse overheid verlopen de onderhandelingen veel moeilijker. Doch, dankzij de openlijke steun van enerzijds de federale regering en de federale minister van Verkeer en de Vlaamse regering en de Vlaamse minister van Verkeer is dit dossier in 1999 als het ware in een stroomversnelling terecht gekomen. Ook de openlijke steun van Duitse zijde is hier niet vreemd aan. Voor de gesprekken met de Nederlandse overheid kon de Vlaamse en de Belgische overheid zich beroepen op het verdrag dat op 21 december 1996 ondertekend werd door respectievelijk de Nederlandse en Belgische minister van Verkeer over de hogesnelheidslijn. Op basis van artikel 9 van dit verdrag verklaarde Nederland dat het bereid was te praten over de eventuele reactivering van de IJzeren Rijn, in ruil voor de aanleg van het door hen gevraagde tracé van de TGV vanuit Antwerpen naar Nederland. Hierdoor leken een aantal hinderpalen, die in het verleden de realisatie van dit project tegenhielden, bespreekbaar te

16 Opdrachtgever van deze haalbaarheidsstudie was het Vlaamse Gewest. Voor de uitvoering van deze haalbaarheidsstudie ontving het Vlaamse Gewest een subsidie van 1 miljoen ECU van de Europese Commissie.



worden. Niettegenstaande verliepen de onderhandelingen in de periode 1997-1998 zeer moeizaam<sup>17</sup>. Nederland beschouwt dit project immers als concurrentie voor de Betuwelijn tussen Rotterdam en Duisburg<sup>18</sup>. Belangrijke bemerking hierbij is echter dat de haven van Rotterdam in eerste instantie een binnenvaarthaven is. De haven van Antwerpen daarentegen, is altijd de Europese spoorweghaven geweest. Doch Nederland verzet zich ook tegen de IJzeren Rijn via de historische route wegens milieutechnische redenen. Dit tracé loopt immers via het stiltegebied Meinweg. Dit gebied is tevens beschermd als vogelgebied in het kader van de Europese Habitat-richtlijn.

In februari 1998 verklaarde de Nederlandse overheid tevens dat ze enkel en alléén bereid was om op federaal niveau te onderhandelen. Dit federaal overleg werd uiteindelijk mogelijk<sup>19</sup>. Op 29 juni 1998 werden de onderhandelingen tussen Nederland, Duitsland en België over het weer in gebruik nemen van de IJzeren Rijn definitief opgestart. In maart 1999 werden afspraken gemaakt over de IJzeren Rijn tussen de Nederlandse, Belgische en Duitse ministers van Verkeer. Een bestaande stuurgroep van ambtenaren uit de drie landen kreeg als opdracht om acht varianten op de IJzeren Rijn te toetsen op de Nederlandse regels voor ruimtelijke ordening en milieu. Ook de Europese Commissie werd betrokken bij deze stuurgroep. Op 26 juni 1999 stemde de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad unaniem in met een aanbeveling aan het Comité van Ministers. Deze aanbeveling draagt hen op om een tijdelijke reactivering van de IJzeren Rijn over het historisch tracé juridisch, economisch-financieel en ecologisch te onderzoeken.

Op 6 oktober 1999 overlegden de drie betrokken ministers opnieuw. Op basis van de onderzoeken van de ambtelijke werkgroep verklaarde de Nederlandse minister Netelenbos dat de IJzeren Rijn op de één of andere manier in ere zou worden hersteld. In de ambtelijke werkgroep werd overeengekomen om drie varianten verder te onderzoeken. Deze drie varianten zijn:

- het oude tracé van de IJzeren Rijn dat vanuit Antwerpen via Weert loopt en vervolgens via Roermond naar het Duitse Mönchenglabach gaat. Dit tracé wordt verkozen door de haven van Antwerpen;
- Nederlands-Limburg verkiest het tracé dat vlak ten noorden aftakt richting Venlo. Vandaar gaan de treinen dan via het Duitse Viersen richting Ruhrgebied;
- een derde mogelijkheid die moet onderzocht worden is om de goederentreinen uit Antwerpen via Eindhoven naar Venlo te laten rijden. Ze zouden eventueel via Neerpelt naar Eindhoven kunnen gaan. Er wordt ook onderzocht of ze niet via Turnhout naar Eindhoven kunnen.

Niettemin wijzigde het Nederlandse kabinet van Verkeer en Waterstaat zijn besluit niet om een MER (milieueffectenrapport) te laten uitvoeren over de reactivering van het oude tracé omdat dit door een natuur- en vogelgebied bij Roermond loopt. Een dergelijke MER-studie zal echter 2 jaar in beslag nemen. Op 9 november 1999 verklaarde de Vlaamse minister-president Patrick Dewael dat Nederland echter ook het Scheidingsverdrag van 1838 (artikel 12), waarin staat dat België over het "recht tot overpad" door Nederland naar Duitsland beschikt, moet respecteren.

17 Voor gedetailleerd uitleg over de onderhandelingen wordt verwezen naar de jaarverslagen van 1997 en 1998 van de Vlaamse Havencommissie.

18 Ook de haven van Rotterdam beschikt tot op heden maar over één hoofdspooras in de richting van Duisburg/Düsseldorf. Vanuit de Maasvlakte rijden de treinen via Breda, Tilburg en Eindhoven tot in Venlo waar de grens wordt overgestoken richting Kaldenkirchen. Dit is de zogenaamde Brabantroute.

19 Op een interministerieel overleg eind april 1998 gaven de drie bevoegde gewestelijke ministers de toenmalige federale minister van Verkeer Daerden een officieel mandaat om de onderhandelingen met Nederland en Duitsland over de reactivering van de IJzeren Rijn aan te vatten. Dit mandaat werd overgenomen door zijn opvolger Mevrouw Durant.



Op 9 en 10 december hadden de drie betrokken Transportministers terug overleg over het dossier. De Nederlandse minister verklaarde dat de MER afgewerkt zal zijn in 2002. Als het resultaat van de studie positief is zal het verkeer van 15 treinen per dag op het oude tracé toegelaten worden. In afwachting stelde de Nederlandse minister twee alternatieven voor om reeds treinen naar het Ruhrgebied te laten rijden: (1) via de Brabantlijn: Antwerpen, Roosendaal, Eindhoven en Venlo of via (2) de IJzeren Rijn, waarbij het Meinweggebied vermeden wordt door in Roermond van locomotief te wisselen en terug te keren naar Venlo. Van Belgische kant werd vrij negatief gereageerd op dit voorstel. In januari 2000 maakte de Nederlandse Tweede Kamer tevens bekend dat ze voor acht mogelijke tracés een MER studie wenst.

Begin 2000 werd er op diverse niveaus verder onderhandeld. Midden februari 2000 verklaarde Minister van Verkeer en Waterstaat Tineke Netelenbos zich bereid om het oude tracé vanaf 2003 open te stellen voor 15 treinen per dag. Volgens de Belgische minister Isabelle Durant moet de reactivering sneller mogelijk zijn. Begin maart 2000 werd de impasse eindelijk doorbroken. Op 28 maart 2000 ondertekenden de Belgische Minister Durant en de Nederlandse minister Netelenbos een overeenkomst over de reactivering van het historische tracé van de IJzeren Rijn. Vanaf eind 2001 kunnen een beperkt aantal goederentreinen gebruik maken van het historisch tracé van de IJzeren Rijn. Vanaf 2002 wordt op datzelfde tracé ook 's nachts goederentransport toegelaten tot een maximum van 15 treinen per etmaal. België zal de kosten (op Nederlands grondgebied) voor de reactivering (signalisatie en beveiliging van overwegen) voor zijn rekening nemen. De kosten worden geraamd op minimaal 1,1 miljard BEF. Er werd tevens afgesproken dat de resultaten van de MER-studie tegen maart 2001 beschikbaar moeten zijn.

Naast de reactivering van de IJzeren Rijn is ook de realisatie van een tweede spoortoegang van levensbelang voor de haven van Antwerpen. Ook in verband met dit dossier werden in de loop van 1999 belangrijke vorderingen gemaakt.<sup>20</sup> De bestaande goederenlijn A27 heeft immers veruit haar verzadigingspunt bereikt. Tot op heden moeten immers alle treinen voor de haven van Antwerpen, het havengebied binnen of buiten via de vertakking Schijn op lijn 27A. Dagelijks komen er in de haven van Antwerpen 120 geladen treinen toe en vertrekken er ongeveer 100. Een verdere groei van het treinverkeer van en naar de haven van Antwerpen is met de bestaande infrastructuur niet meer mogelijk. De grote knelpunten zijn de zone tussen de vertakking Schijn (in- en uitrit Antwerpen-Noord) en Schijnpoort en de doortocht in Berchem. Daarom is de haven van Antwerpen reeds vele jaren vragende partij voor een tweede spoortoegang voor de Antwerpse haven.

De eerste haalbaarheidsstudies voor dit project werden door de NMBS opgestart in augustus 1995. Er werden in de loop van 1996 drie mogelijke tracés onderzocht. In januari 1997 besliste de NMBS, op basis van de resultaten van een pré Milieu-effecten Rapport dat het tracé langs de autosnelweg E313/E34 en verder via Ranst en Lier, verder in detail moest onderzocht worden. Dit tracé blijkt op basis van de reeds uitgevoerde haalbaarheidsstudies "een haalbare optie inzake milieu-effecten". De andere twee alternatieven zouden teveel milieukosten veroorzaken.

Gegeven het protest van diverse groeperingen en na een verzoek van het Vlaamse Parlement, verklaarde de Raad van Bestuur van de NMBS dat een definitief voorstel pas geformuleerd kon worden na onderzoek van de alternatieve tracés. Begin 1997<sup>20</sup> werden zes alternatieven onderzocht door de studiedienst van de NMBS. Doch, na onderzoek bleek echter dat geen van de zes tracés voldeed aan de technische eisen die de NMBS en

20 Voor meer gedetailleerde uitleg zie het Jaarverslag 1997 van de Vlaamse Havencommissie.



andere spoorwegnetten zich opleggen voor de aanleg van een internationaal georiënteerde spoorlijn. Op 16 juli 1997 keurde de Senaatscommissie Financiën en Economische Aangelegenheden een resolutie goed die de noodzaak van een tweede spoortoegang voor de haven van Antwerpen goedkeurt. In deze resolutie verzoekt deze Senaatscommissie de NMBS ook om alle mogelijke tracés, dus deze ook die buiten de NMBS worden voorgesteld, ernstig te onderzoeken.

Na diverse besprekingen en analyses van varianten<sup>21</sup> werd op 28 april 1998 door de Vlaamse regering het definitieve tracé voor de tweede spoortoegang voor de haven van Antwerpen vastgelegd. Het verkozen tracé is hetzelfde als hetgeen door de NMBS weerhouden werd. Dit tracé loopt van de uitrit van het rangeerstation Antwerpen-Noord via Ekeren naar Wommelgem. Voor dit gedeelte van het tracé zal gebruik gemaakt worden van de gereserveerde strook voor de autosnelweg A102 Merksem-Wommelgem. De lijn volgt daarna de E313. Vóór het knooppunt E313/E34 buigt de lijn af in zuidelijke richting, tussen de woonkernen van Broechem en Ranst. Ten oosten van de vertakking Nazareth wordt aangesloten op de lijn richting Herentals (IJzeren Rijn) en Aarschot.

In de loop van 1998 en begin 1999 werd tevens onderzocht of een gedeelte van het traject in een tunnel (ter hoogte van Schoten) en in een sleuf kan worden uitgevoerd (onder andere onder het Albertkanaal). Begin juni 1999 verklaarde de

Vlaamse regering voorstander te zijn van deze "lage oplossing". Tevens werden nog diverse bijkomende studies opgestart door de NMBS onder andere (1) een studie over de bundeling van de tweede spoorontsluiting tot de haven van Antwerpen met andere Vlaamse lijninfrastructuur (de omstreden aansluiting door de wijk Kloosterheide (Lier) richting IJzeren Rijn werd wel definitief geschrapt) en (2) een ruimtelijk en milieuonderzoek.

Oorspronkelijk werd de opstart van de realisatie van deze tweede spoortoegang gepland voor het jaar 2001, waardoor het project afgerond zou zijn tegen 2005-2006. De kostprijs van het door de NMBS verkozen bovengrondse alternatief werd geraamd op 20 miljard BEF. Doch door de beslissing van de Vlaamse regering op 23 juni 2000 voor het alternatief met de ondergrondse sleuf wordt de totale kostprijs van het project nu geraamd op 25 miljard BEF. De eerste goederentreinen zullen tegen 2008-2009 op het traject kunnen rijden.

Het 25 km lange tracé van de tweede spoortoegang loopt via Ekeren, Merksem, Schoten, Wijnegem, Wommelgem en Ranst naar Lier. De goederenspoorlijn zal op bepaalde plaatsen in open sleuven of betonnen U-bakken. Onder het Albertkanaal, de Merksemsebaan, de August Van de Wielelei en de Krijsbaan is ondertunneling gepland. Ook het traject onder de E313 zal ondergronds verlopen. In Emblem gaat de spoorlijn de hoogte in en via een brug over de Nete en het Netekanaal naar Lier.

21 Zie hiervoor ook het Jaarverslag 1997 van de Vlaamse Havencommissie.



## Initiatieven en projecten in de Vlaamse havens

Naast de functie van aanlegplaats voor schepen vervullen de Vlaamse havens talloze andere functies zoals distributie, industrie en dienstverlenende activiteiten. In dit hoofdstuk wordt een greep gedaan uit de belangrijkste nieuwsfeiten van 1999 die hierop betrekking hebben.



### De industriële sector

Zoals de voorbije jaren was het de industriële sector die in 1999 de belangrijkste investeringen uitvoerde. Naast de investeringen uitgevoerd door de chemie- en petrochemiesector, voerden ook bedrijven uit andere industriële sectoren belangrijke projecten uit.

#### Antwerpen

Begin september 1999 maakte Opel Belgium bekend dat ze de komende jaren 6,4 miljard BEF zal investeren in haar Antwerpse Opel-vestiging. In 1999 wordt hiervan 2,4 miljard BEF geïnvesteerd in kwaliteitsgerichte verbeteringen zoals in een hoogtechnologische verfspuitafdeling, in een modernisering van de testzone en in de verdere afwerking van de persafdeling. De investering van de overige 4 miljard BEF zal gespreid worden over verschillende jaren. Deze investeringen moeten de fabriek in de toekomst opnieuw in staat stellen om twee modellen tegelijk te produceren. Momenteel wordt in de fabriek in Antwerpen enkel de Astra gefabriceerd. Het is de bedoeling dat in Antwerpen binnen enkele jaren ook de opvolger van de huidige Vectra geproduceerd wordt. Anderzijds plant Opel Belgium ook om haar SILS-activiteiten (Supply in Line sequence) verder uit te breiden en wil het bedrijf nog meer toeleveranciers overtuigen om zich in de buurt te komen vestigen. Op deze wijze kunnen de logistieke kosten per geproduceerde wagen immers sterk gedrukt worden.



In 1999 voerden de petrochemische bedrijven, gevestigd in de haven van Antwerpen, belangrijke investeringen uit. Hierdoor weet Antwerpen haar positie als chemische cluster op wereldschaal<sup>22</sup> nog verder te versterken.

Bij BASF bedroegen de investeringen in de Antwerpse vestiging in 1999 ongeveer 10 miljard BEF. Deze investeringen werden gespreid over een aantal projecten, waaronder zowel nieuwe investeringen als capaciteitsuitbreidingen en grondige onderhoudswerken. Voor de onderhoudswerken van de stoomkraker wordt een investeringsbedrag tussen 0,5 en 1 miljard BEF voorzien. Het betreft het onderhoud van een stoomkraker met een capaciteit van 700.000 ton per jaar, die zich aan de top van de wereldranglijst inzake stoomkrakers bevindt. De nieuwe investeringen hebben betrekking op de bouw van een nieuwe installatie voor de aanmaak van superabsorberende polymeren (SAP). Het belangrijkste kenmerk van SAP is het hoog absorptievermogen van water, tot honderd keer zoveel als het eigen gewicht. Hierdoor is het een uitstekend materiaal voor wegwerpluiers en hygiëneartikelen. Deze nieuwe installatie zal een productiecapaciteit hebben van 120.000 ton per jaar. Met deze investering is een bedrag van 2,8 miljard BEF (70 miljoen Euro) gemoeid<sup>23</sup>. Deze nieuwe installatie moet operationeel zijn tegen eind 2001. De productie is in hoofdzaak bestemd voor de Europese markt. Hierdoor zullen er geen superabsorbenten meer moeten ingevoerd worden vanuit Amerika. Acrylzuur is een belangrijke grondstof voor de productie van SAP. Om de bevoorrading van de diverse SAP-installaties te waarborgen zal BASF zijn acrylzuurproductie wereldwijd opdrijven tot meer dan 1 miljoen ton per jaar. Ook de Antwerpse

vestiging zal haar productievolume verhogen. Deze investeringen in de SAP-installaties waarborgen werk voor 70 werknemers. Oorspronkelijk dreigden 100 werknemers hun werk te verliezen tegen eind 2001, gezien BASF zijn PVC-productie in Antwerpen op dat ogenblik zal stoppen. Dit is het gevolg van een intentieverklaring tot samenwerking die BASF ondertekende in 1998 met het Belgische chemie- en farmabedrijf Solvay. In deze intentieverklaring komen de beide ondernemingen overeen om een joint-venture op te richten waarin ze hun Europese polyvinylchloride- (PVC) en hun wereldwijde polyvinyleenchloride-activiteiten (PVDC) zullen in onderbrengen. Solvay bezit 75 % van deze joint-venture en BASF de overige 25 %. Boven op deze investeringen komt nog een pakket van 6 tot 7 miljard BEF aan investeringen bestemd voor een nieuwe installatie voor aromatenextractie en voor een capaciteitsuitbreiding van twee bestaande eenheden. Zo zal de productiecapaciteit van de installaties voor de productie van ethyleenoxide (EO) en ethyleenglycolen (EG) in de komende jaren systematisch verhoogd worden.

Solvay tekende in 1998 ook een contract met het petrochemische concern Petrofina over de bouw van twee fabrieken voor de productie van polyethyleen van een hoge dichtheid. Er zal in onderling overleg een fabriek gebouwd worden. De bijkomende productie-eenheid zal een jaarlijkse productiecapaciteit hebben van 250.000 ton. De ingebruikname van deze vestiging is voorzien in het jaar 2002. De waarde van de investering wordt tussen de 5 en de 10 miljard BEF geschat. Hoge-densiteitspolyethyleen is een harde kunststof die gebruikt wordt in benzinetanks en andere autocomponenten alsook

22 Het Antwerpse havenbedrijf voerde in 1998 samen met Fedichem, de Federatie van de Belgische chemische nijverheid, een studie uit over het belang van de Antwerpse petrochemische nijverheid op wereldschaal. Uit deze studie blijkt dat het Antwerpse havengebied het tweede grootste chemiecomplex is ter wereld. Houston is de nummer één als petrochemiecluster. Rotterdam is de nummer drie. Inzake aanwezigheid van diverse chemicaliën is Antwerpen zelfs het belangrijkste centrum. Van de 36 belangrijke chemische producten die onderzocht werden, bleek Antwerpen over het meest verscheiden chemicaliënaanbod te beschikken van alle clusters.

23 De BASF-groep heeft tevens de SAP-activiteiten van het Amerikaanse Chemdal International Corporation overgenomen voor een bedrag van iets meer dan 25 miljard BEF (625 miljoen Euro). BASF bouwt ook nog een SAP-installatie in Brazilië. Deze installatie zal een capaciteit hebben van 70.000 ton en moet afgewerkt zijn tegen 2002. Door al deze investeringen zal BASF haar jaarlijkse productiecapaciteit van SAP verhogen van 140.000 ton per jaar tot boven de 300.000 ton per jaar.



voor verpakkingsfilms, flessen en buizen voor het transport van gas en water onder hoge druk. Beide ondernemingen hebben een belangrijke positie op de wereldmarkt van hoge-densiteitspolyethyleen. Solvay bekleedt de nummer twee positie, terwijl Petrofina op nummer zeven staat. De samenwerking zal zowel van technische als van commerciële aard zijn. Op technisch gebied zullen de beide ondernemingen hun kennis uitwisselen.

Los hiervan kondigde Petrofina nog 2,8 miljard BEF extra investeringen aan in haar Antwerpse raffinaderij-installaties. Zij zullen betrekking hebben op een 15-tal projecten die zowel de efficiëntie van de productie moeten verbeteren als de productiecapaciteit moeten verhogen. Hiernaast investeert Petrofina nog 4 miljard BEF in een nieuwe aromaten eenheid. Deze installatie moet tegen midden 1999 opgestart worden. Om te kunnen voldoen aan de toekomstige strenge Europese normen inzake het benzeengehalte in benzine, zullen in deze nieuwe eenheid aromaten (benzeen en xyleen) uit bepaalde fracties geëxtraheerd worden. Hierdoor zal Petrofina in staat zijn om jaarlijks 200.000 ton benzeen en 600.000 ton xylenen te verkopen aan de chemische nijverheid.

Het Duitse chemiebedrijf Bayer, de grootste producent van polyurethaan-schuimstoffen (PU-schuimstoffen), kondigde begin 1999 aan dat ze 5,5 miljard BEF zou investeren in haar Antwerpse vestiging. Het grootste deel van deze investeringen heeft betrekking op de verhoging van de productiecapaciteit van het polycarbonaat Makrolon®. Hierdoor zal Bayer zijn positie als belangrijkste Europese producent van Makrolon® kunnen bestendigen (tweede op wereldschaal). Hiervoor zal Bayer in Antwerpen een tweede productielijn opstarten midden 2000. Hierdoor zal de totale jaarlijkse productiecapaciteit van Makrolon® stijgen van

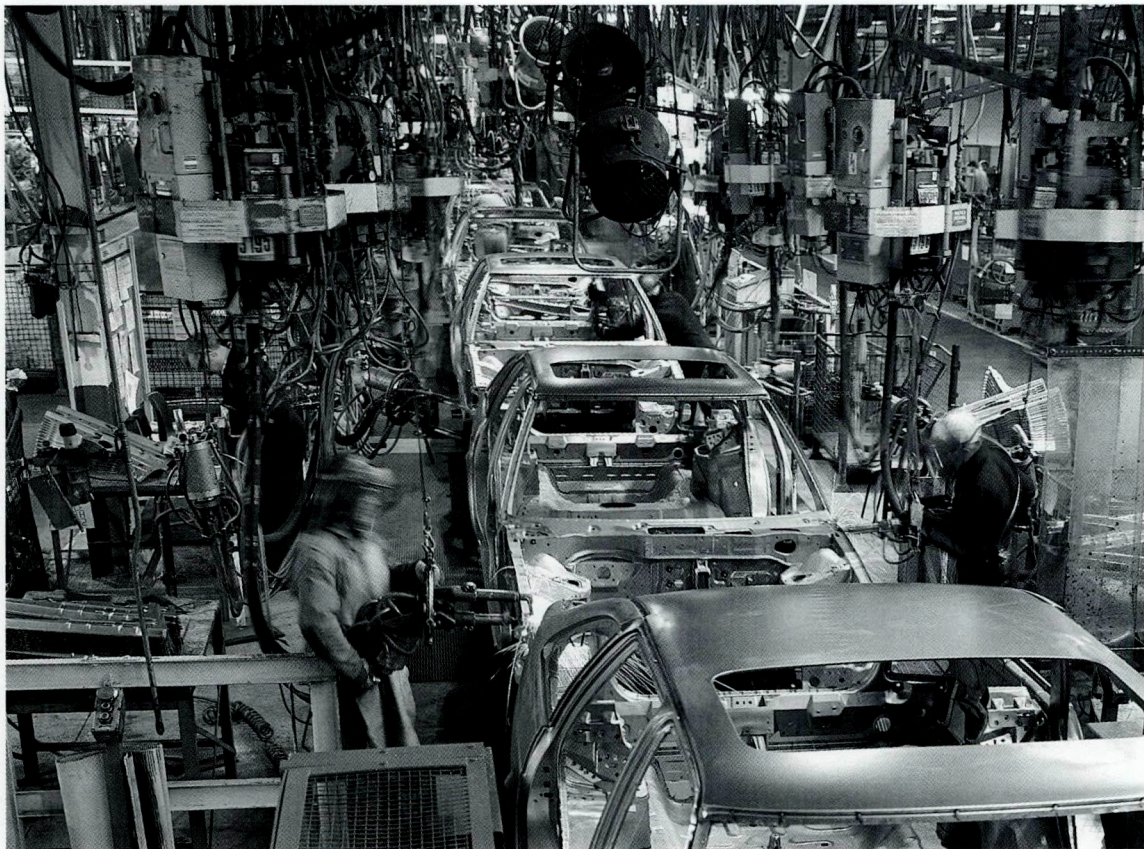
130.000 tot 170.000 ton. Makrolon® wordt o.a. gebruikt als grondstof voor transparante platen voor overdekte stadions, voor cd's, voor reflectoren in koplampen voor wagens enz.

Begin 1999 raakte bekend dat het Japanse chemisch bedrijf Nippon Shokubai Co. ongeveer 3 miljard BEF zal investeren in de bouw van een nieuwe vestiging op Linkeroever te Zwijndrecht. Antwerpen wordt hiermee de eerste Europese vestiging voor dit chemiebedrijf uit Osaka. Dit is het tweede Japanse chemiebedrijf - na chemiereus Kuraray - dat zich op korte tijd in Antwerpen komt vestigen op Linkeroever. De werken werden opgestart begin september 1999. De productie-eenheid moet volledig operationeel zijn tegen de tweede helft van 2001. De investeringen gebeuren op de terreinen van Ineos<sup>24</sup>. De investeringen hebben betrekking op de bouw van een productie-eenheid voor superabsorberende polymeren (SAP). Deze eenheid zal een jaarlijkse productiecapaciteit hebben van 30.000 ton en is goed voor 50 nieuwe arbeidsplaatsen.

Ook Belgian Refining Corporation (BRC) zal in 1999 meer dan 1 miljard BEF investeren in de upgrading van zijn installaties in Antwerpen. Dit project draagt de naam Crude Vacuum Visbreaking. Dit project omvat de capaciteitsuitbreiding en modernisering van de bestaande raffinaderij, een systematische renovatie van de installaties en een modernisering van het elektronische besturing- en controlesysteem van het raffinageproces. De capaciteit van BRC zal hierdoor van 4 tot 5,5 miljoen ton verhogen. De werken moeten tegen eind 1999 afgerond zijn. BRC is één van de vijf petroleumraffinaderijen in België. BRC produceert o.a. propaan- en butaangas, nafta, benzine, gasolie, stookolie en zwavel. De raffinaderij in het Antwerpse havengebied heeft een jaarlijks productievolume van vier miljoen ton.

24 Ineos is het voormalige BP Chemicals. Het stelt zijn terreinen ter beschikking van derden.





Ook Degussa-Hüls<sup>25</sup> kondigde belangrijke investeringen, voor een bedrag van 5 miljard BEF, aan voor de komende drie jaar in haar Antwerpse vestiging. Na de fusie hebben de beide concerns Degussa-Hüls hun activiteiten sterk op elkaar afgestemd. Zo besliste Degussa-Hüls om zijn productiecapaciteit van organosilanen te verhogen. Dit zijn chemische grondstoffen die worden gebruikt voor de aanmaak van rubber voor autobanden. Degussa-Hüls is marktleider op wereldniveau inzake de productie van organosilanen. Daarom werd beslist om o.a. in de Antwerpse vestiging de productiecapaciteit van organosilanen te verhogen. Hiervoor zullen enerzijds aanpassingswerken uitgevoerd worden aan de bestaande afdeling om de productiecapaciteit op te drijven. Anderzijds zal er nog een tweede productie-eenheid voor organosilanen gebouwd worden. Er zal ook een volledig nieuwe fabriek gebouwd worden voor de aanmaak van trichloorsilaan, een belangrijk voorproduct voor organosilanen. Deze werken moeten afgerond zijn tegen eind

2002. Hiernaast plant Degussa-Hüls nog een investering van bijna 1 miljard BEF in de capaciteitsuitbreiding en modernisering van zijn FCP-A-eenheid in Antwerpen. FCP-A is de afkorting van Fine Chemicals Production-Antwerp. Deze afdeling produceert vooral hoogwaardige producten voor de "Life Science Industry". Ze levert actieve bestanddelen voor geneesmiddelen tegen aids, voor herbiciden en andere stoffen voor de farmaceutische en agrarische industrie.

#### Gent

Eind maart 1999 maakte de International CBR Group bekend dat ze dat ze de productiecapaciteit van haar Gentse vestiging zou verdubbelen tot 1,2 miljoen ton cement. In de Gentse vestiging wordt een nieuwe maalinstallatie gebouwd met daarbij een nieuwe productie-installatie en meerdere opslagsilo's. Momenteel beschikt de CBR-fabriek in Gent over 7 opslagsilo's met een capaciteit rond de 600.000 ton. CBR is gelegen

<sup>25</sup> In mei 1999 zijn de Duitse chemieconcerns Degussa en Hüls gefusioneerd. Hierdoor werd de Antwerpse Degussa-vestiging een 100% dochter van de fusievennootschap. Vanaf 1 juni 1999 draagt deze vestiging de naam Degussa-Hüls Antwerpen. In deze vestiging werken 1.100 mensen. Het Degussa-Hüls concern telt wereldwijd 46.000 werknemers en realiseert een omzet van 10,255 miljard Euro.



langs de waterkant van het Kanaal Gent-Terneuzen, naast de staalonderneming Sidmar. Deze locatie naast Sidmar biedt het voordeel dat de hoogovenslakken, een bijproduct van de staalproductie van Sidmar, door CBR verwerkt worden in het cement. Het eindproduct hiervan – hoogovencement genoemd – wordt vooral gebruikt bij de aanleg van infrastructuur (wegen, kaaimuren) en in betonwaren (blokken, tegels, buizen). De geplande installatie zou tegen 2001 operationeel moeten zijn. Deze investering betekent voor de haven van Gent ook een bijkomende verkeersstroom van ongeveer 460.000 ton. Momenteel zijn er in deze vestiging ongeveer 40 personen tewerkgesteld. De investering is goed voor een 10-tal bijkomende werknemers.

Eind 1999 werd de verhuis van MBI Beton van Geraardsbergen naar de haven van Gent afgerond. Deze Nederlandse producent van betonstenen voor gevel-, straat- en tuintoepassingen heeft in een eerste fase reeds 600 miljoen BEF geïnvesteerd. Door de continue groei van de markt en de daarbij horende stijgende vraag naar betonstenen was de terreinoppervlakte in Geraardsbergen te klein geworden. Daarom ging de onderneming op zoek naar een mogelijk nieuwe locatie. Zo kwamen ze terecht in de haven van Gent. In eerste instantie werden de oude gebouwen van de oude Scheepswerven van Langerbrugge afgebroken. Vervolgens werd het terrein gesaneerd en werd een nieuwe productie-eenheid gebouwd. Indien de verkoop een verder positief verloop kent zal er nog een bijkomende productielijn uitgebouwd worden, ter waarde van 400.000 miljoen BEF. De noodzakelijke grondstoffen voor de productie worden in hoofdzaak per binnenschip aangevoerd. De afvoer gebeurt nog in grote mate per vrachtwagen maar er wordt nagegaan of ook hier de binnenvaart niet ingeschakeld kan worden. De 22 werknemers van Geraardsbergen maakten allemaal de overstap naar de nieuwe vestiging in Gent. Door de uitbreidingsinvesteringen werden nog 25 personen extra aangenomen. Indien er nog een tweede productielijn

zou komen zouden er nog 30 werkplaatsen bijkomen.

Begin 1999 maakte de Noorse firma Hydro Raufoss Automotive bekend dat ze 1,4 miljard BEF zou investeren in een nieuwe assemblagehal, een uiterst milieuvriendelijke verhal en een hypermodern magazijn. Deze onderneming is reeds sinds 1987 gevestigd in de Skaldenstraat. Ze levert volledig gebruiksklare bumpersystemen aan de Volvo-fabriek in Gent. Andere klanten zijn Jaguar, Volkswagen, Audi, Mercedes-Benz, Porsche en Rover. De investeringen moeten afgerond zijn tegen de zomer van 2000 en de productiecapaciteit zal hierdoor met ongeveer 20% toenemen. De tewerkstelling zal stijgen met 10 eenheden.

Op 3 juli 1998 werd de eerste steen gelegd van het Mest- en Afval Verwerkingsproject, MAV NV in de Gentse havenzone aan het Grootdok, kaai 540. Op 21 mei 1999 werd de eerste verwerkingslijn, met een jaarcapaciteit van 200.000 ton, officieel ingehuldigd. Met dit project is een investering van 850 miljoen BEF gemoeid. In dit project wordt gebruik gemaakt van de technologie van het Duitse bedrijf GBU uit Bensheim. Via het aangewende procédé wordt organisch afval omgezet in elektriciteit en granulaat. Het betreft een proces van zuurstofloze vergisting in natte omstandigheden waarbij alle soorten organisch afval verwerkt kunnen worden. De techniek is een unicum en heeft als groot voordeel dat er geen luchtemissie is. Wat overblijft is het condenswater, dat daarboven vrij is van zwarte metalen en zout. Bovendien wordt hetzelfde water terug gebruikt als proceswater. Het organisch afval dat behandeld kan worden kan zowel in vloeibare vorm zijn zoals slib, drijfmest en afvalwaters als in meer vastere vorm zoals vetten, bleekarde, organisch huishoudafval en GFT-afval. In deze nieuwe fabriek wordt dit organisch afval dan via het vergistingsproces omgezet in methaangas. Dat methaangas dient als brandstof voor een elektriciteitscentrale met een geïnstalleerd vermogen van 2,8 megawatt. Voor het productieproces zelf is 0,8 megawatt vereist, zodat er



1,5 megawatt aan het openbaar elektriciteitsnet geleverd kan worden. Een ander restproduct van de vergisting is een droog granulaat. Dit granulaat kan aangewend worden als grondverbeteraar. Anderzijds is het belangrijk om op te merken dat MAV door de toepassing van de nieuwe techniek in staat is om tegen een voor de sector haalbare prijs van 500 BEF per ton, te werken. Deze kostprijs is lager dan de prijs voor het storten en verbranden van organisch afval. Het is de bedoeling dat de MAV NV binnen het jaar 1 miljoen ton mestoverschotten kan verwerken. Deze nieuwe vestiging is goed voor 15 rechtstreekse arbeidsplaatsen en vele tientallen onrechtstreekse.

### Zeebrugge

De industriële activiteiten in de haven van Zeebrugge zijn beperkt. In de loop van 1999 deden zich in de industriële sector geen omvangrijke investeringen voor. Distrigas gaf echter wel duidelijk te verstaan dat het, na de enorme investeringen gedurende de periode 1996-1998, Zeebrugge verder zal ontwikkelen als "gashub". Op 1 oktober 1998 werd het Trans-Europese gaspijpnnet Versterkt Transit- en Transportnetwerk (VTN) operationeel. Dat verbindt Zeebrugge langs 300 km lange gassnelweg via Eynatten met de Duitse aardgasnetten en heeft een aftakking via Zelzate (langs de Gentse kanaalzone) naar het Nederlandse net. Hiernaast werd ook de Interconnector operationeel op 1 oktober 1998. Deze Interconnector is, een onderzeese gaspijpleiding tussen Groot-Brittannië (het Britse Bacton) en het Europese vasteland (Zeebrugge). Begin 1997 werd gestart met het Versterkt Transit- en Transportnetwerk (VTN) waardoor de Interconnector verbonden wordt met Frankrijk, Duitsland en Rusland. Het VTN-net is een onderdeel van het Trans-Europees netwerk. In dit project heeft Distrigas 12 miljard BEF geïnvesteerd. Dit VTN- project

is een uitvloeisel van de participatie van Distrigas in de Interconnector. Door beide projecten wordt de Belgische bevoorrading van het aardgas verder verzekerd. Door dit project kon de haven van Zeebrugge zijn positie als transportknooppunt voor aardgas nog verder verbeteren. Het is tevens de Zeebrugse vestiging van de Zeepipe-terminal<sup>26</sup> die de bediening en besturing van de NorFra-terminal in het westelijke gedeelte van de haven van Duinkerke nabij Loon-Plage regelt. Deze terminal werd ook officieel in gebruik genomen op 1 oktober 1998. Dit alles kan van Zeebrugge de draaischijf maken voor gas in Europa. Er werd immers voor Zeebrugge geopteerd omdat er reeds een goede gasinfrastructuur aanwezig is, en omwille van de geografische ligging van de haven. De haven van Zeebrugge heeft reeds een belangrijke knowhow inzake gasinfrastructuur kunnen opbouwen door de lokalisatie van de LNG-terminal, de Peakshaving-installatie en de Zeepipe-terminal in de havenzone. Dankzij het succes van Zeebrugge voor Distrigas en door de verdere liberalisering van de Europese gasmarkt besliste Distrigas in 1999 om te Zeebrugge een internationale gasmarkt op te richten. Deze activiteiten zal ze laten uitvoeren door een hiervoor opgerichte dochteronderneming (100%) met de naam "Huberator". Deze onderneming zal instaan voor de verkoop en bevoorrading van het land van natuurlijk gas, voor de opslag en het transport ervan. Deze onderneming zal tevens instaan voor het beheer van de volledige "hub" functie van Zeebrugge, waar meer en meer contracten tussen kopers en verkopers van gas zullen afgesloten worden de komende maanden. De eerste contracten werden getekend in november 1999. Het is tevens de bedoeling om in Zeebrugge een beurs voor gas op te richten naar analogie van deze die reeds bestaan in Amsterdam, Frankfurt en in het Verenigd-Koninkrijk.

<sup>26</sup> Via de Zeepipe voert het Noorse energiebedrijf Statoil sinds 1990 Noors gas aan in Zeebrugge. Deze onderzeese gasleiding is een gevolg van de Troll Gas Sales Agreements van 1986 en 1988. Volgens deze overeenkomst zal Noorwegen aan 10% van de Europese behoeften aan gas voldoen tot ver in de volgende eeuw.





## Oostende

In het najaar van 1999 werd de nieuwe vestiging van Huber Chemicals Europe op de chemische site in de achterhaven van Oostende operationeel. De investeringen werden aangevat in de tweede helft van 1998. Huber Chemicals Europe maakt deel uit van de met privaat kapitaal opgerichte vennootschap J.M. Huber Corporation uit Edison New Jersey. Huber is een wereldleider in synthetisch neergeslagen silicas en silicaten. De voornaamste toepassingen van deze producten zijn:

- rubbertoe toepassingen waar de silicas de rijfweerstand in banden vermindert;
- tandverzorgingstoepassingen waar de silicas en silicaten, met hun polier- en verdikkings-eigenschappen voor tandpasta, zorgen voor een verbeterde compatibiliteit tussen het poetsen en de fluoropname;
- gespecialiseerde papiersoorten waar de pigmenten de afdrukcapaciteiten en optische eigenschappen van papier en karton verbetert;

- verf- en coating-toepassingen waar de pigmenten bij dekvermogen, de kleurontwikkeling en de wrijfweerstand verbeteren;
- voeding- en farmaceutische toepassingen waar de vloeibare producten en dragers de kwaliteit van talrijke consumentenproducten verbeteren.

De vestiging in Oostende zal voornamelijk rubber-, tand- en voedingsproducten voor Europa maken. Door deze nieuwe investering worden 25 nieuwe jobs gecreëerd. Ook de haven van Oostende vaart wel bij deze nieuwe investering. Bepaalde grondstoffen zullen immers per schip aangevoerd worden en alle afgewerkte producten voor de Angelsaksische markt zullen met vrachtwagens, via de bestaande ro/ro dienst, naar hun eindbestemming gebracht worden. In het najaar van 1999 kwam ook een eerste lading met waterglas, afkomstig uit Finland, in de haven aan. De silicaten worden uit dit waterglas gedistilleerd. Naast deze nieuwe vestiging in Oostende baat Huber Chemicals Europe al twee vestigingen uit in Finland, die zich bezighouden



met de productie van een ruim gamma aan neergeslagen silicas en silicaten. Nog dit jaar zal men investeren in een nieuwe vestiging in Zweden die zich zal concentreren op papierproducten voor de Scandinavische papierindustrie.

In 1999 werd tevens bekend gemaakt dat Hanson Aggregates een nieuwe en moderne betoncentrale zal bouwen in de haven van Oostende. Deze betoncentrale zal ingeplant worden aan de andere kant van de huidige locatie van Hanson aan de Slijkensesteenweg ter hoogte van het Vlotdok. Hierdoor zullen er in de haven van Oostende bijkomende zand- en grindtrafieken behandeld worden. Hierdoor zal Hanson Aggregates nog verder verankerd worden in de haven van Oostende. Hanson Aggregates is de zand-, grind en betondivisie van het Britse conglomeraat Hanson. Deze laatste is tevens de moedermaatschappij van de baksteengroep Desimpel uit Kortemark. Sinds 1977 is Hanson ook eigenaar van De Vreese en Simon (gevestigd te Zeebrugge en de grootste Belgische invoerder van gewassen zeezand en -grind). In 1995 nam Hanson ook haar concurrent Civil and Marine van de Bardon groep over, waardoor het ook het Brugse zand- en betonbedrijf D'hoore in handen kreeg. Zowel D'hoore als De Vreese en Simon zijn mee betrokken in de investering in de haven van Oostende.

### **De havengebonden sector**

Ook de havenbedrijven voerden een aantal aanzienlijke investeringen uit in 1999. Deze investeringen hebben meestal betrekking op capaciteitsuitbreiding voor overslag en/of opslag en/of distributie en/of diversificatie van de activitei-

ten. Ook de ontwikkeling van logistieke activiteiten horen hier thuis.

### **Antwerpen**

Hessenatie, de grootste Antwerpse goederen- en containerbehandelaar<sup>27</sup>, besliste in 1999 om tegen 15 december 1999 een volwaardige containerterminal in te richten op een deel van haar concessie aan het Churchilldok (van kaai 420 tot kaai 428). De concessie aan het Churchilldok deed dienst als een gemengde terminal voor woudproducten, breakbulk en enkele containers. Tegen midden december 1999 zal deze concessie omgevormd zijn tot een volwaardige containerterminal. Hessenatie heeft dringend nood aan bijkomende capaciteit voor de behandeling van containers. Hier zijn twee redenen voor: ten eerste heeft de Europaterminal zijn maximumcapaciteit reeds bereikt. De Europaterminal, waarvan de normale jaarcapaciteit voorzien was op ongeveer 600.000 containers kon zijn behandelingscapaciteit opvoeren tot een jaarcapaciteit van ongeveer 750.000 à 800.000 containers mits de inzet van bijkomende materieel. Ondanks de bijkomende capaciteit is het verzadigingspunt op deze terminal bereikt. Ten tweede is er de toenemende vraag van bepaalde rederijen met een minder druk vaarschema om behandeld te kunnen worden aan een containerterminal achter de sluisen. Vragende partijen zijn o.a. de leden van het EPIC-consortium: P&ONL, Andrew Weir, CMA, Contship en SCL. De concessie van kaai 420 tot kaai 428 heeft een rechtlijnige kaai-muur van 700 meter en een waterdiepte van 14 meter. De totale oppervlakte bedraagt 400.000 m<sup>2</sup>. De installatie is aangesloten op het spoornet. Voor de behandeling van de contai-

27 Uit een studie van de Britse consultant Drewry blijkt dat Hessenatie de Europese nummer vijf is van de Noordwest-Europese containerbehandelaars. Deze berekening is gebeurd op basis van de gecumuleerde capaciteit van twintigvoetlaadkisten. Op de eerste plaats komt de Rotterdamse groep ECT, die 18,2 % van deze markt bezit. Hierna komt de Duitse groep Eurokai/BLG met terminals in Hamburg en Bremerhaven (13,2 %). Op de derde plaats staat Hutchinson ports met als havens Felixtowe en Thamesport (12%). Hierna volgt de Duitse groep HHLA uit Hamburg (11,2). Hessenatie op zijn beurt bekleedt de vijfde plaats en heeft 7,8 % van de totale capaciteit, die op 25,8 miljoen TEU werd geraamd in 1998.



ners zullen er twee portaalkranen en twee Gottwaldkranen ingezet worden. De terminal zal een jaarcapaciteit hebben van 170.000 tot 200.000 containers. De totale reconversiekost van deze terminal bedraagt 250 miljoen BEF. Hessenatie zal gelijktijdig haar breakbulkactiviteiten overhevelen van het Churchilldok naar het Zesde Havendok, waar ze plaats genoeg heeft. Aan het Zesde Havendok beschikt Hessenatie over een kaaimuur van 1.175 meter met een waterdiepte van 14 meter. Er is een achterliggend terrein met een oppervlakte van 150.000 m<sup>2</sup> en er is tevens 55.000 m<sup>2</sup> opslagruimte beschikbaar.

De logistieke dienstverlener Werf & Vlasnatie sloot midden 1999 een 10-jarig contract af met de chemiereus BASF Antwerpen voor de conceptuele ontwikkeling, engineering, bouw en exploitatie van twee silobatterijen van BASF voor de opslag van styrolux en polystyreenproducten. Werf & Vlasnatie zal hiervoor een recht van opstal nemen op twee stukken grond van BASF, gelegen naast twee kunststofproductie-eenheden van BASF. De twee silobatterijen staan rechtstreeks in verbinding met de productie via pijpleidingen. De totale investeringskost bedraagt 100 miljoen BEF. Deze werkwijze past volledig in de nieuwe strategie van BASF Antwerpen om de logistieke activiteiten uit te besteden en zich toe te spitsen op haar basisactiviteiten met name de productie van chemicaliën.

Op 20 mei 1999 werd door Chemcopack een nieuwe verpakkingsterminal officieel ingehuldigd. Deze verpakkingsterminal is gelegen op de European Distribution Terminal van katoen Natie op Linkeroever. Deze nieuwe verpakkingsterminal is het gevolg van een samenwerkingsakkoord dat afgesloten werd in de loop van 1998 tussen het loonverpakkingsbedrijf Chemcopack en goederenbehandelaar Katoen Natie. Chemcopack is gespecialiseerd in het verpakken van vloeistoffen poeders en granulaten voor de chemische industrie. Chemcopack is tevens voor 51% eigendom van Katoen Natie. Door deze overname kan katoen Natie zich nu

ook specialiseren in het verpakken van chemische vloeibare producten. Tot op heden was Katoen Natie, binnen de petrochemische sector, enkel actief in de behandeling, verwerking, verpakking en distributie van vaste chemische producten. Chemcopack investeerde in een eerste fase 200 miljoen BEF in een nieuwe terminal voor de verhandeling, verwerking en verpakking van vloeibare chemicaliën. Deze nieuwe terminal bestaat uit drie verpakkingshallen met een totale oppervlakte van 6.000 m<sup>2</sup>. Katoen Natie van zijn kant investeerde ook 200 miljoen BEF in de bouw van vier opslagmagazijnen voor gevaarlijke goederen met elk een oppervlakte van 4.600 m<sup>2</sup>. Chemcopack plant tevens om op termijn ook het mengen van vloeistoffen van de chemiesector over te nemen. De goederen worden onder de vorm van bulk aangevoerd en worden naargelang de wens van de klant afgeleverd in b.v. zakjes, flesjes, doosjes of drums. Dit project is goed voor 45 extra jobs.

Begin 1999 kondigden de Belgian Association of Tank Storage Operators (BATO) aan om de komende vijf jaar 5 miljard BEF te investeren in Antwerpen. Deze investeringen zijn noodzakelijk om de marktevolutie te kunnen volgen. BATO is een groep van onafhankelijke tankopslagbedrijven. Zij voorzien de petrochemische industrie van de nodige opslagcapaciteit en vormen een optimale logistieke link tussen de diverse transportmodi. Zij zijn tevens ook rechtstreeks aangesloten op het pijpleidingennetwerk van de Antwerpse haven. Dit pijpleidingennetwerk heeft in het Antwerpse havengebied een totale lengte van 352 km. De Batoleden beschikken in de haven van Antwerpen over een totale opslagcapaciteit van 3,6 miljoen m<sup>3</sup> gespreid over 1.153 opslagtanks van diverse aard.

## Gent

In 1999 wist de haven van Gent haar positie als belangrijkste fruitsaphaven van Europa nog te versterken. In januari 1999 werd door de



Franse groep Louis Dreyfus Citrus een nieuwe fruitsappenterminal in gebruik genomen aan het Gentse Sifferdok. Louis Dreyfus Citrus is de op twee na grootste producent van fruitsappen ter wereld. Met een jaarlijkse productie van 170.000 ton vruchtensappen en 11.000 hectare plantages behoort Louis Dreyfus Citrus in Brazilië tot de belangrijkste sinaasappelproducenten. Deze Franse groep (een familiaal bedrijf) is wereldwijd actief in meer dan 30 landen en telt ongeveer 6.000 werknemers. De kernactiviteit van deze groep is de internationale merchandising en de verhandeling van katoen (o.a. via de haven van Antwerpen) en van massagoederen zoals granen, oliehoudende zaden, suiker, koffie en cacao. Deze multinational is ook actief in andere internationale bedrijfsactiviteiten zoals: de agrosector, als rederij, in aardgas, elektriciteit, energie, onroerend goed en internationale financiën. Deze groep realiseert de laatste jaren een gemiddelde jaarlijkse omzet van meer dan 20 miljard US \$. LD Citrus voert reeds jaren gekoeld fruitsap in via de haven van Gent. In het verleden maakten ze voor de invoer van dit fruitsap gebruik van de Citrus

Coolstore-terminal (van de Braziliaanse Citrosuco Paulista groep) aan het Sifferdok. Doch wegens de continue groei besliste de groep Louis Dreyfus Citrus om een eigen terminal te bouwen voor de opslag, het mengen van sappen, het vullen van vaten en de verdere distributie van het Braziliaanse

fruitsap vanuit de haven van Gent. Vroeger gebeurde het mengen van de sappen in de haven van Rotterdam. De LD Citrus groep opteerde voor de haven van Gent omdat ze mogelijkheid kregen om een terrein in concessie te nemen naast de bestaande concessie van Citrus-

Coolstore aan het Sifferdok. Op deze concessie van 7.926 m<sup>2</sup>, bouwde LD Citrus een koelloods. De tanks hebben een totale opslagcapaciteit van 30.000 m<sup>3</sup>. De sappen worden in de tanks bewaard op een temperatuur van min 8 graden en in de vaten op min 18 graden. De totale investeringskost voor deze terminal bedroeg 500 miljoen BEF. Op de terminal worden 8 personen tewerkgesteld. LD Citrus zal jaarlijks 120.000 ton sinaasappelconcentraat invoeren via de haven van Gent. De behandelde sappen worden vervolgens geëxporteerd naar Duitsland, Frankrijk en Groot-Brittannië.

Op 18 februari 1998 had in het Gentse havengebied de eerste steenlegging plaats van het "Mega-logistiek Park Katoennatie". De goederenbehandelaar Katoen Natie/Seaport Terminal besloot immers om zijn expansie in de haven van Gent verder te zetten in de plaats van in de haven van Antwerpen. Dit logistieke park is gelegen aan het kruispunt van de Kennedylaan en de distributiecentra van het Skaldenpark met name op de terreinen van de voormalige Texaco- raffinaderij. De realisatie van dit logis-







tiek park zou ongeveer vijf à zes jaar duren en een investering van 3,1 miljard BEF vergen. Op een termijn van vijf jaar werd een extra jobcreatie van 1.000 tot 1.500 arbeidsplaatsen voorspeld. Midden 1999 was van het 43 ha groot terrein reeds 45.000 m<sup>2</sup> loodsen in gebruik voor de opslag van consumentenproducten. Hiermee was reeds een investeringsbedrag van 600 miljoen BEF gemoeid. Op dit "Mega-logistiek Park" werd in juni 1999 ook gestart met de bouw van een "suppliers park" van 38.000 m<sup>2</sup> overdekte ruimte, eveneens een investering van ongeveer 600 miljoen BEF. In deze ruimte zal Katoen Natie tien toeleveranciers van de nabijgelegen autofabrikant Volvo samenbrengen. Deze leveranciers zijn de volgende: Johnson Controls (binnenbekleding), Allibert (dashboard), Rieter (vloermatten), Delphi Automotive (kabels), Tenneco (uitlaten), Autoliv (airbags), Securit (autoruiten), Borgers (schokdempers) en Innoplast (deuren). Deze leveranciers werden aangetrokken voor de productie van het nieuwe Volvo-model waarvan de productie werd opgestart eind 1999. Doch ook Katoen Natie zal een aantal diensten aanbieden: het zal zorgen voor de volledige logistiek ondersteuning van deze tien bedrijven, het zal zelfs in sommige gevallen de subassemblage van bepaalde onderdelen verzorgen en de diverse productieactiviteiten coördineren. Dit nieuwe

Volvo-toeleveringspark is goed voor 560 nieuwe arbeidsplaatsen. Hiervan zullen 155 personen in dienst treden bij Katoen Natie zelf. In mei 1999 rondde het Gentse overslagbedrijf Euro-Silo zijn extra investeringen af in veiligheid voor een bedrag van 75 miljoen BEF. De investeringen werden verdeeld over Euro-Silo en Ghent Grain Terminal<sup>28</sup>. Euro-Silo en GGT behandelen jaarlijks ongeveer 4,5 tot 5 miljoen ton graan. De voorbije vijf jaar heeft het bedrijf reeds 25 miljoen BEF besteed aan veiligheidsinvesteringen. Het bedrijf heeft immers steeds getracht om de risico's voor het eigen personeel, de buurtbewoners en buurtbedrijven tot een minimum te herleiden. De vorige jaren werd vooral geïnvesteerd in de brandbeveiliging en de terugdringing van de stofontwikkeling. Zo worden stofwolken onder meer bestreden door middel van stofafzuigingen op de laadtorens en belet een watervernevelingsinstallatie aan beide zijden van de kaai dat reststof afdrijft. De investeringen hadden in hoofdzaak betrekking op de vervanging van de traditionele transportbanden door vlamdovende banden.

### Zeebrugge

In 1999 wist de haven van Zeebrugge haar positie als Europees autodistributiecentrum nog te



versteven. Zo werd op 8 november 1999 de nieuwe terminal van de Zweeds-Noorse groep Wallenius Wilhelmsen Lines<sup>29</sup> ingehuldigd. Deze terminal is gelegen op de oostelijk oever van het Zuidelijk Kanaaldok in de achterhaven (de Canadakaai). De terminal heeft een bruikbare oppervlakte van 40 ha en heeft een opslagcapaciteit van 18.000 wagens. De terminal beschikt over twee aanlegplaatsen en een spooreplacement van 4 x 450 meter. Het Zweedse Wallenius Lines koos er eind 1998 voor om Zeebrugge uit te bouwen als haar "hub" voor de autotransporten. Wallenius Lines zal in Zeebrugge de Noord-Atlantisch traject tussen Europa en de Verenigde Staten verzorgen. Aan deze terminal zullen ook de ladingen afkomstig uit of bestemd voor de Verenigde Staten, voor Scandinavië en het Iberische schiereiland behandeld worden. In totaal zullen er jaarlijks van Wallenius Wilhelmsen Lines 200 grote carcarriers de haven van Zeebrugge aandoen. Uitgedrukt in volume komt dit neer op 150.000 vrachteenheden, niet alleen nieuwe wagens maar ook heel wat constructiemachines.

Ook de Japanse autofabrikant Toyota besliste begin 1999 om het Europees distributiecentrum voor de Yaris in de haven van Zeebrugge te vestigen. Toyota zal hiervoor Zeebrugge uitbouwen tot het Europees distributieplatform voor de export van de Yaris die in de Toyota-fabriek van Valenciennes (Frankrijk) worden geassembleerd. Op 26 oktober 1999 werd in Brussel de concessieovereenkomst getekend tussen Toyota en de MBZ. De concessie (38 ha) is gelegen in de achterhaven van Zeebrugge, langs het Zuidelijk Kanaaldok. Midden 1999 werden de aanlegwerken voor de site van Toyota opgestart. Die omvatten de ophoging en uitrusting van de terreinen, de oprichting van

gebouwen en de installatie van het predelivery inspection centre (PDI-centrum). Naast de technische functies zoals een PDI-centrum en distributiefuncties, zullen ook shortsea- en deepsea-activiteiten ontwikkeld worden. Deze terminal moet operationeel zijn tegen januari 2001. Vanaf eind 2001 zal de invoer van Toyota's uit Japan gebeuren via de haven van Zeebrugge. Momenteel verloopt deze invoer via de Franse haven Cherbourg<sup>30</sup> (ongeveer 60.000 eenheden op jaarbasis).

Sinds het voorjaar van 1999 is ook het distributiecentrum van bandengigant Bridgestone-Firestone in gebruik. Dit is het Europees distributiecentrum voor banden voor vrachtwagens en personenwagens en motorvoertuigen van het Japanse Bridgestone Corporation, één van de grootste bandenproducenten van de wereld. Bridgestone zal jaarlijks ongeveer een half miljoen banden vanuit Japan en Turkije naar Zeebrugge vervoeren per container. Het distributiecentrum is gelegen in de Achterhaven Oost. Een beslissing tot verdubbeling van de capaciteit werd genomen.

Tal van andere bedrijven hebben hun distributie-activiteiten verder uitgebreid zowel binnen het havengebied als in de Transportzone.

In de loop van 1999 werd door Sea-Ro terminal verder gewerkt aan de uitbouw van een Europees centraal distributiecentrum voor StoraEnso. Na maandenlange onderhandelingen werd immers op 25 februari 1998 in Falun (Zweden) een 15-jarig contract ondertekend tussen het Zweedse papier- en pulpbedrijf Stora<sup>31</sup>, Cobelfret Ferries, Sea-Ro Terminal en de MBZ (havenbestuur van de haven Brugge-Zeebrugge). De haven van Zeebrugge wordt hierdoor voor de groep StoraEnso de nieuwe West-Europese basishaven. StoraEnso is wereldwijd de marktleider in de productie van dag-

29 Sinds 1 juli 1999 is er een verregaande samenwerking tussen het Zweedse Wallenius en het Noorse Wilhelmsen Lines.

30 De haven van Cherbourg verliest tevens de short sea traject van in Groot-Brittannië geproduceerde Toyota's aan de haven van Calais. De totale Toyota-traject was goed voor 5 à 6% van de globale havenactiviteiten van de haven van Cherbourg.

31 Op 4 december 1998 keurde de Europese Commissie de fusie goed tussen de producenten van woudproducten Stora en Enso.



bladpaper, fijnpapier en karton. De groep realiseert op jaarbasis een omzet van 419 miljard BEF. Voorheen was Stora gevestigd in diverse Europese havens (waaronder de haven van Gent). Wegens economische en rationele overwegingen werd door Stora beslist om alle distributieactiviteiten voor de West-Europese markt te centraliseren in één West-Europese haven. De haven van Zeebrugge zal zich dankzij dit project verder kunnen ontwikkelen in de sector break-bulk en de fysieke distributie. Zo zullen vanuit Zeebrugge de producten afkomstig uit Zweden verdeeld worden naar de rest van Europa. Het nieuwe distributiecentrum in de haven van Zeebrugge zal ook instaan voor de coördinatie van alle transporten naar overzeese markten. De opslag en distributiecentrum wordt door Sea-Ro Terminal op een concessie (28 ha) die ze hebben in de voorhaven van Zeebrugge. De totale kostprijs van de terminal bedraagt 1,3 miljard BEF. De woudproducten worden behandeld in een volledig gesloten systeem, waarbij de rollen papier nooit blootgesteld worden aan daglicht of aan wisselende weersomstandigheden. Het is immers zo dat een vrachttrein met twintig wagons de loods volledig kan binnenrijden. Op 10 september 1999 kwam het eerste schip met 2.000 ton papierpulp aan te Zeebrugge. Het moest echter op en andere terminal behandeld worden gezien de Sea-Ro Terminal maar volledig operationeel zal zijn tegen oktober/november 2000. In de aanloopfase wordt de bijkomende jaarlijkse traffic op 700.000 ton geraamd. Deze moet op termijn uitgroeien tot een bijkomende jaarlijkse verkeersstroom van 3,5 miljoen ton. De dienst tussen Göteborg en Zeebrugge wordt verzorgd door drie speciaal ontworpen ro/ro schepen. Om de papierrollen te vervoeren maakt StoraEnso immers gebruik van reuzencontainers met een laadvermogen van 80 ton, die verscheept kunnen worden met deze speciale ro/ro schepen. Het transport zal bestaan uit zes re-tourvaarten per week tussen Göteborg en Zeebrugge. Vanuit Zeebrugge gaan deze containers dan per spoor naar de diverse Europese

inlandse verdeelcentra. Het zeetransport wordt verzorgd door de rederij Cobelfret Ferries.

### **Wijzigingen in de verkeersstromen voor de Vlaamse havens**

Binnen dit sterk veranderende havenklimaat trokken de Vlaamse havens en de aanwezige goederenbehandelaars een aantal nieuwe maritieme goederenstromen aan, en verloren ze er een aantal aan concurrenten.

#### **Antwerpen**

De haven van Antwerpen wist in de loop van 1999 het aantal aanlopen van containerdiensten, die ervoor reeds de haven aandeden, te verhogen. Een belangrijk gedeelte van deze containerdiensten zijn transatlantische lijndiensten. Antwerpen blijft in 1999 ook de drukste draaischijf voor de Noord-Amerikaanse diensten. Van de twintig wekelijkse containerdiensten die op de Atlantische Oceaan actief zijn hebben er vijftien een rechtstreekse aanloop in de haven van Antwerpen. Omdat er drie lijndiensten de haven van Antwerpen dubbel aanlopen per week, is dit in totaal goed voor achttien calls per week. Binnen deze transatlantische lijndiensten werd op sommige lijnen het aantal afvaarten in de loop van 1999 verhoogd.

Zo kwamen er meer afvaarten van het Amerikaanse Lykes Lines naar de Amerikaanse Golf en Mexico. Vanaf mei 1999 verzorgt Lykes Lines een tweede wekelijks afvaart vanuit Antwerpen naar de Amerikaanse Golf en Mexico. Lykes Lines en het Mexicaanse Transportación Marítima Mexicana (TMM) richtten samen een joint venture op onder de naam "Americana Ships". De twee diensten lopen in Europa slechts drie havens aan. Deze zijn: Antwerpen, Thamesport en Bremerhaven. De vijf Amerikaanse schepen -van elk 2.700 TEU- uit de eerste dienst bedienen Charleston, Miami, Veracruz, Houston en terug Charleston. De tweede wekelijkse dienst wordt verzorgd door vijf schepen van elk 2.200 TEU



van TMM. Deze rederij werkt hiervoor verder samen met Hapag-Lloyd<sup>32</sup>, waardoor er van deze beide rederijen op deze dienst schepen ingelegd worden. Deze tweede dienst heeft aanlopen in Houston, Veracruz, Altamira, New Orleans en Charleston. Alle schepen van deze twee diensten worden behandeld door Noord Natie aan de Noordzeeterminal. Voor Lykes Lines is de Noordzeeterminal de enige aanlegplaats in de Benelux.

Er deden zich ook veranderingen voor op containerdiensten naar andere werelddelen. Midden 1999 raakte bekend dat de Chinese rederij China Container Shipping Lines de haven van Antwerpen had gekozen als laatste Europese aanloophaven voor een nieuwe containerdienst tussen Europa en het Verre Oosten. Hiermee begeeft China Shipping – in hoofdzaak gespecialiseerd in trampvaart – zich ook op de containerlijndiensten. Op deze nieuwe dienst zullen tien schepen van iets meer dan 2.000 TEU ingezet worden. De dienst start in de havens van Singapore en Hongkong, waar gelost wordt. Vervolgens omvat het vaarschema de volgende aanlopen: Dalian, Ningbo, Xiamen, terug Hongkong, Chiwan en de Indonesische haven Djakarta. In de haven van Antwerpen worden deze schepen behandeld door Noord Natie aan de Noordzeeterminal.

Begin november 1999 maakte Grand Alliance bekend dat ze één van haar vier wekelijkse afvaarten van Rotterdam zou verplaatsen naar Antwerpen omdat ze ontevreden is over de service van het containeroverslagbedrijf ECT. Indien ECT erin slaagt om de service te verbeteren keert zal Grand Alliance met deze afvaart terugkeren naar Rotterdam<sup>33</sup>. Met ongeveer honderd containerschepen is Grand Alliance één van de grootste allianties in de containerwereld. Grand Alliance bestaat uit vijf partners. Vier rederijen met name P&O Nedlloyd, het Duitse

Hapag Lloyd, het Amerikaanse NYK Line en Oriental Overseas Container Line (OOCL) uit Hongkong zijn volwaardige leden. Malaysia International Shipping Corporation (MISC) treedt op als gedeeltelijke partner. Deze vijf rederijen hebben in 1998 een samenwerkingsakkoord gesloten voor tien jaar. Grand Alliance heeft sinds 1996 reeds een wekelijkse aanloop in de haven van Antwerpen. Grand Alliance is sinds 1998 wereldomvattend door de uitbreiding met de Noord-Atlantische sector. De bediening van deze beide sectoren wordt "PAX-dienst" genoemd. Deze beide aanlopen worden behandeld aan de Noordzeeterminal van Noord Natie.

Net als in 1998 werden ook in 1999 bijkomende containerdiensten opgestart naar Oost-Europa. Zo kwam er een nieuwe containerdienst bij vanuit Riga. De Duitse rederij Team Lines besliste om haar containerdienst tussen Noord-Duitsland en Riga uit te breiden tot in Antwerpen. Team Lines vertrekt elke dinsdag in Antwerpen bij Maritime Terminals aan het Hansadok (kaai 242). De dienst wordt verzorgd met eigen schepen met een capaciteit van 220 tot 650 TEU. De transittijd naar Riga bedraagt in totaal zes dagen. Team Lines werkt in Antwerpen samen met de groep Ahlers.

Ook het opstarten van een treindienst van Intercontainer-Interfrigo midden maart 1999 is vermeldenswaardig omdat er zoveel diverse partijen bij betrokken zijn. Het betreft met name een nieuwe bananentrafiëk tussen de havens van de Antwerpen-Hamburg range en de Poolse haven Gdynia. Het is een gemeenschappelijk initiatief van ICF, de NMBS, de Deutsche Bundesbahn, de Poolse spoorwegen, bananenproducent Chiquita en het Duitse expeditiebedrijf Heuer ISG uit Bremen. De treinen worden ingelegd vanuit Antwerpen, Bremen en Hamburg naar de rijpingspakhuizen in Gdynia. Het betreft gemiddeld twee bloktreinen per

32 Hapag-Lloyd is één van de vijf partners van de Grand Alliance. Deze afvaart past ook binnen de Zuid-Atlantische route van Grand Alliance. De bediening van de Zuid-Atlantische sector draagt de naam "GUMEX".

33 Grand Alliance is met deze afvaarten begin 2000 teruggekeerd naar Rotterdam.



maand. Zo waren er begin september 1999 reeds 11 bananentreinen ingeleegd, waarvan er 6 vertrokken waren vanuit Antwerpen. In totaal werd over die periode 6.800 ton bananen vervoerd; 4.100 ton vertrok uit Antwerpen vanuit de installaties van Belgian New Fruit Wharf.

Ook naar het Afrikaanse continent werden een aantal nieuwe diensten opgestart. Zo sloot P&O Nedlloyd in de tweede helft van 1999 een samenwerkingsakkoord met West African Linien (WAL) voor haar handel tussen Europa en West-Afrika. Tot september 1999 zette WAL drie schepen van 900 tot 1.500 TEU in voor deze dienst. Vanaf september 1999 werd de dienst uitgebreid met een vierde schip. Door het samenwerkingsakkoord vaart er nu van elke rederij twee schepen op deze dienst. Elke tien dagen doet één van deze schepen de haven van Antwerpen aan. Ze worden behandeld in het Delwaidedok door Noord Natie (kaai 702). Het vaarschema ziet er als volgt uit: ze laden in Antwerpen en varen dan naar Dakar, Conakry, Abidjan, Lomé, Cotonou, Tema, Lagos, Douala, Takoradi en San Pedro.

Ook de Antwerpse rederij Conti-Lines startte twee nieuwe diensten vanuit Antwerpen naar West-Afrika in de loop van 1999. Beide diensten gebeuren onder de vorm van een joint-venture met Afrikaanse rederijen en verlopen enkel

southbound. De eerste dienst wordt uitgebaat door Conti-Lines en de Congolese rederij Compagnie de Transport Maritime (CTM) onder de naam "Conti-CTM". Deze dienst stukgoed/breakbulk dienst verloopt maandelijks tussen Antwerpen en Matadi. De schepen worden behandeld bij Seaport terminals. De tweede dienst is eveneens een stukgoed/breakbulk-dienst maar bij deze dienst worden ook een beperkt aantal containers geladen worden. Deze dienst draagt de naam "VIP Line" en wordt uitgebaat door Conti-Lines in samenwerking met de rederij General Maritime Transport Shipping Line (GMT) uit Lagos. Deze dienst doet driewekelijks de haven van Antwerpen en wordt er ook behandeld door Seaport Terminals.

De Franse rederij Delmas startte midden juli 1999 ook een nieuwe dienst tussen Antwerpen en West-Afrika. Delmas had reeds drie containerlijndiensten op dit vaartgebied maar ze bieden vanaf midden juli 1999 een vierde lijndienst aan op dit vaargebied. Deze nieuwe dienst "Nord-Direct" genoemd, wordt bediend met vier containerschepen met een capaciteit van ongeveer 600 TEU. Met vier schepen kan Delmas om de tien dagen een afvaart vanuit Antwerpen bieden. Vervolgens varen de schepen naar Casablanca, Nouakchouet, Dakar, Banjul, Conakry, Freetown, Montovia, Sanpedro en Abidjan. De terugreis naar Europa





omvat terug aanlopen in Dakar en Casablanca. De schepen worden in Antwerpen behandeld door Hessenatie aan de Europaterminal.

In de loop van 1999 slaagde Nova Natie erin om een langdurig contract af te sluiten met de Franse groep Danone. Het gaat om de exporttrafiek van de mineraalwaters Evian en Volvic. Deze aanwinst is goed voor een jaarlijkse verkeersstroom van 17.000 TEU. Hierdoor wordt de haven van Antwerpen de derde exporthaven voor Danone, na de Franse havens Fos/Marseille en Le Havre. Het water komt dagelijks vanuit het Franse Evian per trein naar Nova Natie. Het water komt toe op paletten, dagelijks tussen de 500 tot 1.000 paletten of jaarlijks tussen de 150.000 en de 200.000 paletten. In het distributiecentrum Freyja worden de paletten onder geleide temperatuur opgeslagen. Voor de ontvangst van de treinen beschikt het magazijn over een 250 meter lang overdekt spoorperron. De paletten kunnen gestockeerd worden en/of overgeslagen worden in een container van 40 voet. De export gebeurt steeds in containers. De voornaamste bestemmingen zijn: Noord-Amerika, de Perzische Golf, het Verre Oosten en Australië. Nova Natie heeft 200 miljoen BEF geïnvesteerd om de terminal aan te passen aan de vereisten van de klant.

Ook de Deense rederij Nordana Line begon in mei 1998 met een nieuwe tweewekelijkse lijndienst naar Oost-Afrika, onder de naam "East Africa Express Service". In Europa is er naast Antwerpen nog één aanloophaven: Tilbury. Daarna gaat het traject via het Suez-kanaal naar Mombasa en vervolgens naar Dar-es-Salaam, op voorwaarde dat er voldoende ladingsaanbod is. In Mombasa beschikt Nordana Line over een dedicated terminal met eigen laad- en losmateriaal. De dienst wordt verzorgd met drie multipurpose ro/ro-schepen. De lading bestaat zowel uit rollende lading als uit breakbulk, project cargo als containers. De goederen van deze dienst worden in Antwerpen behandeld door Noord Natie aan het Hansadok.

## Gent

Eurobridge, actief sinds 1994, is de vaste ro/ro scheepvaartlijn tussen Göteborg en Gent. EuroBridge vervoert in hoofdzaak opleggers van vrachtwagens en personenwagens. Zes dagen per week (uitgezonderd maandag) vertrekt er om 3 uur 's morgens een schip vanuit Gent naar Göteborg. De belangrijkste klant van EuroBridge is Volvo. Zowel de Gentse Volvo-fabrieken als het Nederlandse NedCar, de joint-venture tussen Volvo en Mitsubishi, maken gebruik van deze regelmatige scheepvaartlijn. Ook de Franse autoconstructeur Renault maakt gebruik van Eurobridge voor leveringen aan het Scandinavische hinterland. Sinds 1994 is het volume van EuroBridge continu toegenomen. In 1997 was de trafiek op deze lijn goed voor 75.000 trailers/cassettes en 90.000 exportwagens. Dit betekent een totale trafiek van ongeveer 3,5 à 4 miljoen ton. Om deze expansie te kunnen blijven volgen werd door Tor Line beslist om vanaf oktober 1999 grotere en snellere ro/ro-schepen in te zetten op de EuroBridge lijn. Dankzij deze nieuwe schepen stijgt de capaciteit op de EuroBridge lijn in 1999 met ongeveer 30%. Hierdoor zal ook de betrouwbaarheid van de dienst tussen Gent en Göteborg nog toenemen.

Lys Line verzorgt sedert 1997 een regelmatige lijn tussen Gent en Oslo in Noorwegen. Het schip loopt de Gentse haven aan op maandag en donderdag. Gespecialiseerde side-door schepen brengen papier en woudproducten vanuit Scandinavië naar Gent. Verder bestaat de lading uit gepalletiseerde goederen en containers. De rollen papier, de basislading, zijn afkomstig van de Noorse papiergroep Norske Skog die via Gent een deel van haar producten over Europa verdeelt.

Ook de aanvoer van agribulkproducten uit Zuid-Amerika verbeterde door het opstarten van de Igma Parcel Service door Cargill (regelmatige lijndienst op Gent vanuit Braziliaanse en Argentijnse havens).



## Zeebrugge

In de loop van 1999 wist de haven van Zeebrugge een aantal bijkomende diensten aan te trekken alsook een aantal diensten uit te breiden. Vooral in de automobielsector kent de haven van Zeebrugge een sterke opgang. De fusies onder de constructeurs zorgen immers voor concentraties en verschuivingen met als doel de productiecapaciteit beter af te stemmen op de vraag. Het logistieke aspect speelt een belangrijke rol bij de reorganisaties. Zeebrugge weet hierdoor haar positie als belangrijke Europese autohaven te verstevigen. In 1990 werden in de haven van Zeebrugge 209.000 voertuigen behandeld, in 1999 werd 912.000 wagens bereikt. De ontwikkeling van het shortsea-verkeer heeft op dit terrein in het voordeel van Zeebrugge gespeeld. De toename van het autoverkeer is sinds 1994 in een stroomversnelling terechtgekomen. Zo speelt in 1999 ook de verregaande samenwerking tussen de Scandinavische rederijen Wallenius en Wilhelmsen Lines in het voordeel van Zeebrugge. Eind 1998 besliste Wallenius reeds om haar Noord-Atlantische dienst van

Antwerpen te verplaatsen naar Zeebrugge. Deze dienst ging officieel van start op 18 juli 1999. Wallenius Lines kondigde tevens aan om vanaf midden 2000 ook de Midden-Oosten dienst van Antwerpen over te hevelen naar Zeebrugge. Het Noorse Wilhelmsen Lines was reeds actief in de haven van Zeebrugge. Zo liet Wilhelmsen Lines reeds haar diensten op het Midden- en Verre-Oosten, vanuit Australië en Nieuw-Zeeland behandelen in de haven van Zeebrugge. Wallenius Wilhelmsen Lines besliste tevens om van de haven van Zeebrugge haar logistieke knooppunt te maken. De samenwerking tussen de beide rederijen is zodoende goed voor 200 grote carcarriers per jaar, wat ongeveer overeenkomt met één aanloop per werkdag. De totale jaarlijkse vracht wordt geraamd op 150.000 eenheden zowel wagens als constructiemachines.

In mei 1999 startte ook United European Car Carriers (UECC) met drie nieuwe autotransporten met de haven van Zeebrugge als hub. Deze nieuwe diensten zijn: Zeebrugge – Teesport (Groot-Brittannië) en Cork (Ierland) – Zeebrugge met één afvaart per week; Zeebrugge – Southampton (Groot-Brittannië) met twee afvaarten per week en Zeebrugge – Setubal (Portugal) en Santander (Spanje), tevens goed voor twee afvaarten per week.

Deze toename zal in de loop van 2000 nog versterkt worden door de

toekomstige aanwinst van de Toyota-trafiek. Officieel gaat deze nieuwe dienst maar van start op 1 januari 2001, maar er zullen in de loop van 2000 reeds proefaanlopen gebeuren. K-Line die als rederij optreedt, zal hiervoor drie nieuwbouw schepen inschakelen. Ze hebben een capaciteit van 800 wagens. Er wordt op termijn op

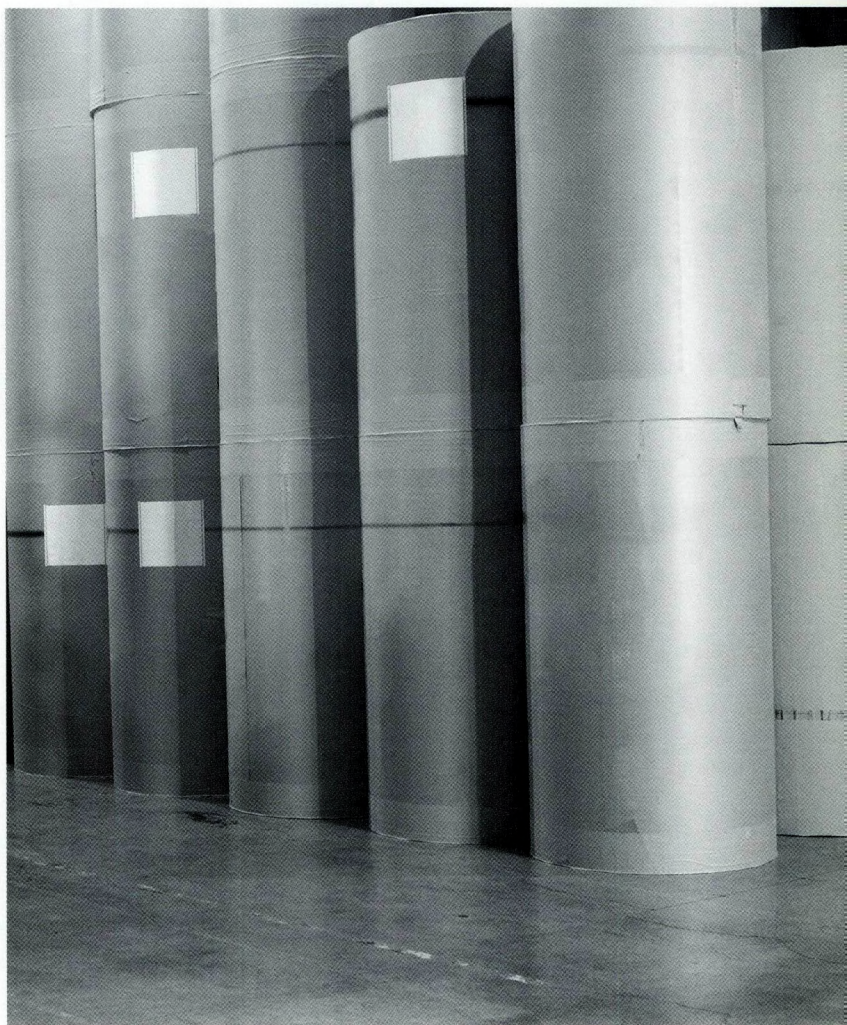




een bijkomende verkeersstroom van 100.000 tot 150.000 wagens gemikt.

De haven van Zeebrugge wist ook een plaats te verwerven op het vaarschema van CMA's pendulumdienst. Zeebrugge wist reeds in 1998 een nieuwe container-feederdienst van de CMA (Compagnie Maritime d'Affrètement) aan te trekken. In het kader van deze container-feederdienst loopt één van de negen containerschepen van CMA iedere vrijdag de haven van Zeebrugge aan. Ze hebben een aanloop in de havens van Zeebrugge, Montoir, Bordeaux en Le Havre. In de haven van Zeebrugge worden deze schepen behandeld aan de OCHZ-terminal (Ocean Containerterminal Hessenatie Zeebrugge). De schepen van de pendulumdienst zullen ook aan deze OCHZ-terminal behandeld worden. Ze zullen wekelijks, op donderdag, de haven van Zeebrugge aandoen. Het vaarschema van de pendulumdienst ziet er als volgt uit: Southampton, Rotterdam, Zeebrugge, Le Havre, Malta, Port Kelong, Jakarta, Chiwan, Hongkong, Xiamen, Shanghai, Los Angeles, Oakland, Kawasaki, Kobe, Hakata, Inchon, Pusan, Xingang, Dalian, Qingdao, Xiamen, Port Kelang, Damietta en terug naar Malta. Het eerste schip van deze pendulumdienst deed Zeebrugge aan op 24 juni 1999. Deze nieuwe dienst is goed voor 20.000 containers extra per jaar (Shortsea-dienst op Ierland).

Eind oktober 1999 maakte Sea-Invest bekend dat het zijn bulktrafieken in de loop van 2000 zou verhuizen van Zeebrugge naar het Noord-Franse Duinkerke en Antwerpen. Dit kan voor de haven van Zeebrugge oplopen tot een trafiekverlies van 3 miljoen ton. Sea-Invest zal op de terminal in Zeebrugge wel nieuwe activiteiten ontwikkelen: er wordt aan stukgoed of auto's gedacht. De verhuis lag wel in de lijn van de ontwikkelingen van de Sea-Invest groep. Dit Belgisch overslagbedrijf nam in juli 1999 een controlebelang in de Franse goederenbehandelaar Saga Terminaux Portuaires (STP). Hierdoor werd Sea-Invest het grootste bulkoverslagbedrijf in West-Europa met een totale jaarlijkse overslag van 75 miljoen ton en een ge-



consolideerde omzet van 55 miljard BEF. Sea-Invest zal vanaf 2000 1,5 miljoen ton kolen behandelen op de Sea-bulkterminal in Duinkerke. Deze terminal is voor 60 % eigendom van STP (de overige 40 % is eigendom van de havenautoriteiten van Duinkerke). De overige 1,5 miljoen ton zal overgeheveld worden naar de ABT-terminal in Antwerpen. De Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (M.B.Z.) benadrukt echter dat het verlies van deze bulktrafieken op termijn opgevangen zal worden door de aanvoer van de breakbulk van StoraEnso, het conventioneel stukgoed (Tropicana) en een toename van de bananentrafiëk.





## Oostende

Vanaf 15 maart 1997 werden de passagiers- en vrachtdiensten tussen Oostende en Ramsgate geëxploiteerd door de Scandinavisch-Australische groep Sally-Holyman. Op 1 maart 1998 werd deze joint-venture, na onderhandelingen met de federale overheid<sup>34</sup>, ontbonden. Het exploitatieverlies was op 11 maanden immers opgeklommen tot 700 miljoen BEF. Sally behield enkel de uitbating van de vrachtlijn Oostende-Ramsgate voor uitbating. Onder de naam Sally Freight verzorgde ze met drie ro/ro schepen deze verbinding. Begin november 1998 maakte Sally Lines bekend dat ze op 20 november 1998 haar vrachtdienst tussen Oostende en Ramsgate zou stopzetten. Doch dankzij diverse inspanningen van de haven van Oostende was Transeuropa Shipping Lines (TSL) bereid om een beperkt aantal ro/ro-activiteiten van Sally Freight over te nemen. Begin 1999 werd de dienst Oostende – Ramsgate beperkt tot 2 afvaarten per dag (met één schip). Vanaf mei 1999 zijn er op deze lijn 4 afvaarten per dag (met twee schepen). De stouwerij en agentuur is in handen van Ostend Cargo Handling Services (OCHS).

Holyman van zijn kant stopte alle activiteiten vanuit Oostende in 1998. De Britse rederij Hoverspeed nam de exploitatie van de passa-

gierslijn over van Holyman, waarbij Ramsgate geruild werd voor Dover. Hoverspeed chartert voor de uitbating van deze lijn de twee catamarans van Holyman. Begin 1999 introduceerde Hoverspeed de Business Class op zijn catamarans, om zodoende een belangrijk segment van de zakenreizen aan te trekken. Er wordt in hoofdzaak gemikt op de zakenmensen van de streek van West- en Oost-Vlaanderen die snel naar Londen moeten.

In het voorjaar van 1999 sloot goederenbehandelaar OCHS een éénjarig contract af met Hamburg Spedition, een Hamburgs expeditiebedrijf, om 10.000 ton katoen te lossen, op te slaan en door te voeren. Het eerste schip kwam toe eind mei 1999. Het katoen is afkomstig van Oezbekistan. Het wordt per trein vervoerd naar Riga, waar het verscheept wordt richting Oostende. In de haven van Oostende wordt het gestockeerd per lot om vervolgens verscheept te worden, in hoofdzaak naar het Verre Oosten.

## Beslissingen van de lokale overheden en organisaties

### Antwerpen en Gent

Op 13 juli 1999 ondertekenden de havenbesturen van Antwerpen, Gent en Zeeland Seaports

<sup>34</sup> De joint-venture Holyman/Sally Lines had in een akkoord met de federale overheid afgesproken dat ze vijf jaar lang de werkgelegenheid van 324 werknemers zou garanderen. Op het verbreken van deze clause stond een schadeclaim van 3 à 3,5 miljard BEF.



een gemeenschappelijke verklaring "Naar een intensievere samenwerking tussen de Scheldehavens". Het is de bedoeling dat deze drie Scheldehavens op korte termijn in diverse domeinen een meer intensieve samenwerking uitbouwen. In de persmededeling is het opzet van deze gemeenschappelijke verklaring als volgt beschreven: "De cruciale rol van de Schelde voor deze havens, het gemeenschappelijke hinterland en het gedeeltelijk elkaar aanvullen op het vlak van dienstverlening vragen een grotere coördinatie van het beleid op het niveau van de havenbesturen."

De verklaring belicht vier items waardoor deze samenwerking kan bewerkstelligd worden. Ten eerste is er het "Charter omtrent een correcte mededingingspraktijk tussen de havens van Antwerpen, Gent en Zeeland Seaports". Gezien de havens overwegend hetzelfde hinterland bedienen, richten ze zich ook vaak tot dezelfde klanten (aantrekken van goederenstromen en vestigingen van industriële bedrijven en distributiecentra). Via deze verklaring wensen ze bij te dragen tot de realisatie van correcte mededingingspraktijken. De drie havenbesturen verbinden zich ertoe om bij het aantrekken van trafieken of projecten, condities en tarieven te hanteren die gebaseerd zijn op de binnen de havenwereld normaal geldende macro-economische principes. Ten tweede wordt het belang van de "Maritieme toegankelijkheid" voor de Scheldehavens benadrukt. Het is voor deze drie havens van fundamenteel belang dat Nederland en Vlaanderen een grondig vernieuwd en coherent beleid uitwerken over het beheer van de Schelde. Zij wensen dat deze problematiek van het beheer van de Schelde behandeld wordt vanuit een Europese invalshoek met name via een nieuw op te richten supranationaal beheersorgaan. Dit nieuwe orgaan zou in de plaats moeten komen van bestaande instanties zoals de Technische Scheldec commissie, de Permanente Commissarissen enz. De havenbesturen zou-

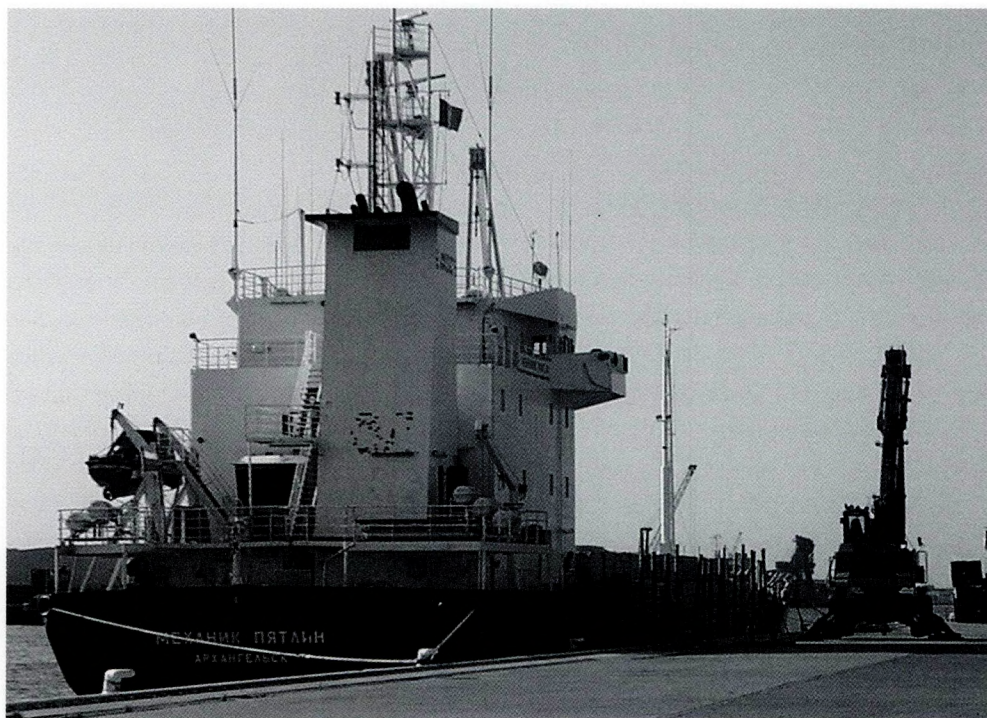
den ook rechtstreeks moeten kunnen deelnemen aan dit nieuwe beheersorgaan. Ten derde moet de "Ontsluiting naar het achterland" verder verbeterd worden. De komende jaren zullen er belangrijke havengebonden projecten uitgevoerd worden in deze drie Scheldehavens. Het succes van deze projecten wordt mede bepaald door een goede aan- en afvoer van de nieuwe verkeersstromen rond de haven zelf en naar het hinterland toe. Er moet tevens gezorgd worden voor een goede aansluiting op de Europese strategische landnetwerken. Ze beklemtonen in ieder geval dat er zeker moet gedacht worden aan: (1) de verdere ontsluiting van de havens via het spoor; (2) dat de missing links rond de havens weggewerkt moeten worden en (3) dat er een verdere verschuiving moet bewerkstelligd worden binnen de transportmodi in de richting van minder milieubelastend vervoer. Ten slotte wenst men ook op het gebied van "Onderwijs en onderzoek" rond een aantal specifieke thema's samen te werken.

### Antwerpen

In de loop van 1999 keurde de raad van bestuur van het Autonoom Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen de concessietoewijzing goed van de eerste en de tweede containerkaai van het Deurganckdok nabij Doel op de linker Scheldeoever. De eerste concessie werd in het voorjaar (maart 1999) toegekend aan een 50/50 joint venture tussen Hessenatie en het Zwitserse MSC (Mediterranean Shipping Company). In de zomer (september 1999) werd tevens aan Hessenatie het uitbatingcontract verleend voor de tweede containerterminal op de Linkeroever. MSC, de grootste containerklant van de Antwerpse haven<sup>35</sup>, wil in Antwerpen haar Noordwest-Europese hub uitbouwen en stelde daarom aan de Havenautoriteiten een joint venture voor. Via de joint venture tussen een goederenbehandelaar en een rederij hoopt het ha-

35 MSC is goed voor 590.000 containers op jaarbasis of 25% van de totale Antwerpse containertrafik.





venbestuur op een meer structurele binding van de reder met de haven. In de concessieovereenkomst is bepaald dat de concessienemer verplicht is om het eerste jaar 1,25 miljoen ton containergoederen te behandelen op straffe van een schadevergoeding. De minimumgrens wordt elk jaar verhoogd tot respectievelijk 2,5 miljoen ton, 4 en 6 miljoen ton. De investeringskosten voor de inrichting van deze terminal zullen gelijkmatig verdeeld worden over de twee partners van de joint venture. Op de tweede concessie - gelegen op de oostelijke oever - zal Hessenatie de lijnen van de filialen van het Canadese Canadian Pacific Ships<sup>36</sup> (CP Ships) concentreren. Dit blijft echter een openbare terminal: het gaat dus niet om een dedicated terminal. Hessenatie kan dus bijkomende volumes van andere groepen aantrekken om behandeld te worden op deze terminal. De twee fases worden gelijktijdig uitgevoerd. Zij dienen in de loop van 2002 operationeel te zijn. De concessie op de westelijke oever omvat de bouw van een kaaimuur van 1.260 m met een terminal van 56 ha. Deze terminal kan later nog uitgebreid

worden met 16 ha en 390 m kade. Op de oostelijke oever wordt in de tweede fase 1.400 m kaailengte aangelegd. De terminaloppervlakte bedraagt hier 51 ha.

#### Gent

Op 29 juni 1999 keurde de gemeenteraad van de Stad Gent de oprichting van het "Gemeentelijk Autonoom (Haven)bedrijf Gent" (GAB) alsook het juridische statuut van dit bedrijf goed. Hierdoor wordt het havenbedrijf omgevormd van een regie tot een gemeentelijk autonoom bedrijf op basis van de Wet Erdman. Het gemeentebestuur heeft deze beslissing genomen om zich aan te passen aan de vereisten die gesteld worden door het Havendecreet (2 maart 1999). Het Havendecreet bepaalt immers dat alle havenbedrijven binnen drie jaar na inwerkingtreding van het decreet over rechtspersoonlijkheid moeten beschikken. Begin 1999 werden vier werkgroepen belast om verschillende aspecten van de statuutwijziging

36 De totale gerealiseerde overslag van CP Ships in de haven van Antwerpen bedraagt 568.000 TEU. De diverse filialen van deze groep worden op verschillende plaatsen in de haven van Antwerpen behandeld en het is de bedoeling om deze te centraliseren op deze nieuwe terminal. De dochterondernemingen Lykes Lines (170.000 TEU) en Gumex (90.000 TEU) worden behandeld door Noord Natie, Canmar/OOCL (150.000 TEU) en Epic (110.000 TEU) bij Hessenatie, South American (48.000 TEU) en Contship (60.000 TEU) bij Sea Port Terminals. Er wordt nog 130.000 TEU van Cast op de Flanders Container Terminal behandeld in Zeebrugge alsook nog 50.000 TEU van Contship in Rotterdam.



voor te bereiden. De vier werkgroepen zijn: een beleidswerkgroep, een financiële werkgroep, een werkgroep "personeel" en een juridische werkgroep. Deze vier werkgroepen werden overkoepeld door een werkgroep geleid door havenschepen Termont. De belangrijkste dossiers waren: de opstelling van een nieuw personeelsstatuut en de financiële en juridische reorganisatie van het havenbedrijf alsook de relatie met de stad, het huishoudelijke reglement, de pensioenregeling, het syndicaal statuut, het financieel meerjarenplan, enz. De statuten van de nieuwe juridische entiteit verschenen op 23 september 1999 in het Belgische Staatsblad. Het Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Gent werd op 1 januari 2000 een feit. Dit GAB wordt bestuurd door een raad van bestuur en het directiecomité is belast met het dagelijks bestuur. De raad van bestuur bestaat volledig uit gemeenteraadsleden met uitzondering van de directeur-generaal van het Havenbedrijf. Bij de omvorming van Regie naar GAB is het personeelsbestand gedaald van 250 naar 159 eenheden (dit is o.a. het gevolg van het stopzetten van de kraandienst en de vervroegde vrijwillige uitdiensttreding van een gedeelte van de personeelsleden boven de 55 jaar).

In de loop van 1999 werden de gesprekken tussen Volvo, Honda en het Gentse havenbestuur over eenerschikking van de bedrijfsterreinen van de beide autoconstructeurs verder gezet. Deze gesprekken werden reeds opgestart in de loop van 1998. Deze herschikking wordt mogelijk dankzij de aanleg van het Kluisendok. Beide autobedrijven kampen met een chronisch tekort aan haventerreinen. Hierbij komt nog dat op de rechteroever van het kanaal Gent-Terneuzen op diverse plaatsen bedrijven gevestigd zijn die daar eigenlijk niet thuis horen. Dankzij de aanleg van de eerste fase van het Kluisendok – in een eerste fase goed voor 150 hectare bedrijfsterreinen – kan er een grondige herschikking van de haventerreinen plaatsvinden. De havenautoriteiten beschouwen de auto-industrie tevens als een van de prioritaire activiteiten voor het Kluisendok. Gezien het

feit dat Honda en Volvo de twee bedrijven zijn die het meeste oppervlakte innemen, is het logisch dat het havenbedrijf het eerst met hen overlegt. De Gentse havenautoriteiten zullen tevens rekening houden met de toekomstige expansieplannen van deze beide bedrijven. Zo is Volvo vooral vragende partij voor extra terreinen. Honda daarentegen, dat reeds over zeer veel parkeeroppervlakte beschikt in de haven van Gent, wenst door de herschikking een verbetering van de efficiëntie te bekomen. De eerste resultaten van de analyse over een mogelijke herschikking van de terreinen van Volvo en Honda worden pas tegen eind 1999 verwacht. Sinds 1 december 1999 is ENIGMA, het nieuwe elektronisch netwerk van het Havenbedrijf van Gent operationeel. ENIGMA betekent: Electronic Network for Information in the Ghent Maritime Area. Het Havenbedrijf heeft dit nieuwe informatiesysteem laten ontwikkelen om: (1) een vlotte en veilige opvolging en afhandeling van het scheepvaartverkeer te realiseren in zowel het eigen havengebied als in de havengebieden van Vlissingen en Terneuzen en op het kanaal Gent-Terneuzen; (2) de communicatiefaciliteiten te realiseren voor het hele traject van aankomst tot vertrek voor de zeeschepen, de binnenvaartschepen en de diensten in en om de haven (waterbedeling, afvalophaling, bunkering en bevoorrading) en (3) te fungeren als een elektronisch loket voor scheepvaart en dienstverleners aan de wal zoals o.a. de stouwers, scheepsagenten, loodsdiensten, rederijen, dokmeesters, sleepdiensten, bootmannen, vaarwegbeheerders (de Administratie Waterwegen en Zeewezen), douane en de havenbrigade van de Rijkswacht en de Scheepvaartpolitie. Via dit systeem heeft de havenbeheerder ook altijd een overzicht van alle ladingen met gevaarlijke stoffen, waardoor ook voldaan wordt aan de Europese HAZEMAT-richtlijn (Hazardous Material). Door de invoering van het elektronisch loket kan een groot gedeelte van de papieren formaliteiten geschrapt worden. Zo worden de ankerplaatsen, wachtplaatsen en ligplaatsen nu on-line doorgegeven. Ook de laad- en



vrachtbrieven kunnen via dit systeem nu volledig elektronisch afgehandeld worden. De privacy van de gegevens wordt via diverse beveiligingssystemen gewaarborgd. Het nieuwe systeem heeft ook een aantal belangrijke neven-toepassingen zoals: de facturatie van de havenrechten, het bijhouden van statistieken, de boekhouding en rampenbestrijding.

### Zeebrugge

Op 3 augustus 1999 werd in Fukuoka de protocolaire overeenkomst tussen de haven van Zeebrugge en de haven van Hakata (Japan), plechtig ondertekend. De haven van Brugge-Zeebrugge en de Port and Harbour Bureau of Fukuoka City – Hakata Port sloten deze overeenkomst ter bevordering van hun wederzijds economische belangen. De haven van Hakata ligt op het eiland Kyushu en heeft een goederentrafiek die vergelijkbaar is met die van de haven van Zeebrugge. Hakata is de enige Japanse haven ten westen van Kobe die aangelopen wordt door deepseacontainerlijnen. Bij deze containerlijnen zijn onder andere Evergreen en CMA, twee lijnen die ook de haven van Zeebrugge aandoen. Belangrijk is tevens dat Hakata de uitvalsbasis is van Bridgestone/Firestone, het Japans bandenbedrijf dat haar Europees distributiecentrum gevestigd heeft in Zeebrugge. In de omgeving van Hakata zijn nog andere belangrijke industrieën gevestigd zoals: Toyota Motors, Nissan Motor en Honda Motor.

### Oostende

Op 1 december 1999 werden de werken voor het "Plassendale-project" met een "eerste spaandesteek" officieel opgestart. Het concept van

dit project werd echter reeds aangevat op 29 augustus 1997. In het voorjaar van 1998 werd het project inhoudelijk meer ingevuld. Er werd afgestapt van de koppeling van het Plassendale-project aan de realisatie van de 10.000 ton zeesluis. Het Autonoom Gemeentelijk Havenbedrijf Oostende en haar dochter het filiaal NV Plassendale<sup>37</sup> beslisten om het industrieproject uit te voeren zonder te wachten op de zeesluis. Via dit project wenst men een nieuwe impuls te geven aan de (industriële) uitbouw van de achterhaven van Oostende. Hiervoor zal op het pand Sas Slijkens - Plassendale aan de vaart Oostende - Brugge 140 ha aangepast worden voor de vestiging van nieuwe bedrijven. Begin 1998 werd tevens beslist om naast havengebonden bedrijven ook niet-havengebonden bedrijven aan te trekken. De NV Plassendale heeft tot doel om de ontwikkeling, promotie en commercialisering van de Plassendale zones in goede banen te leiden in samenwerking met de WIER (West-Vlaamse Intercommunale voor Economische Reconversie) en de Stad Oostende. Door deze nieuwe vestigingen aan te trekken wenst het stadsbestuur tevens de hoge werkloosheid in de regio van Oostende te kunnen verminderen. Ze hoopt door dit project ongeveer 3.000 bijkomende arbeidsplaatsen te creëren.

De totale kostprijs van het Plassendale-project wordt begroot op 750 miljoen BEF. Op 29 augustus 1997 werd een eerste schijf van 200 miljoen BEF goedgekeurd door de gemeenteraad van Oostende<sup>38</sup>. In 1998 werd beslist om hiervan 30 miljoen BEF aan te wenden voor promotie van het project. Tenslotte zullen ook het Vlaamse Gewest, de Provincie West-Vlaanderen en de GIMV het project financieel ondersteunen. Tenslotte zal ook de Europese Commissie fondsen verstrekken in het kader van het 5B-doelstellingenprogramma. De 140 ha te valoriseren industrieterreinen worden ingedeeld in

37 Initiatiefnemer van dit project is het stadsbestuur van Oostende, onder impuls van vice premier Johan Vande Lanotte.

38 Ze werd onder de vorm van een investeringssubsidie gestort op de rekening van de NV Plassendale. Deze vennootschap werd officieel opgericht in september 1997 en zij zal het Plassendale project leiden. De NV Plassendale is een volledige dochter van het Autonoom Gemeentelijk Havenbedrijf Oostende.

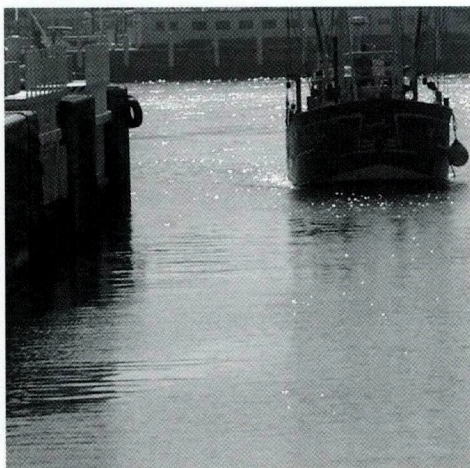


drie projecten. Plassendale I ligt tussen Bredene en het kanaal Oostende - Brugge. Het heeft een oppervlakte van 90 ha. Deze zone is eigendom van het Vlaams Gewest. Het Vlaams Gewest staat tevens in voor het bouwrijp maken van de gronden. Deze werken zullen volledig afgerond zijn tegen 2001. Het Vlaams Gewest heeft deze gronden reeds voor 99 jaar in concessie gegeven aan het AG Haven Oostende. Deze gronden kunnen bijgevolg niet verkocht worden maar enkel in concessie gegeven worden door het AG Haven Oostende. Deze zone is gericht op distributie- en watergebonden activiteiten. In deze zone heeft zich reeds de scheepswerf SKB gevestigd. Plassendale II wordt begrensd door de spoorweg naar Brussel en het kanaal. Het is 16 bouwrijpe ha groot. Plassendale III is gelegen tussen de spoorweg en de autosnelweg A 10 en heeft een oppervlakte van 29 bouwrijpe ha. Deze derde zone is het best gelokaliseerd om bedrijven uit de nieuwe groeisectoren aan te trekken. Hierbij wordt vooral gedacht aan bedrijven uit de informaticasector, de biotechnologie, de farmaciesector enz. Zowel de zone Plassendale II als Plassendale III is eigendom van de WIER. De

WIER staat tevens in voor het bouwrijp maken van de terreinen. Deze gronden zullen verkocht worden. De werken voor bouwrijp maken werden op 7 september 1999 toegewezen aan de Tijdelijke Vereniging Olivier Construct NV/ Verfaillie-Leroy NV. De werken werden officieel opgestart op 1 november 1999. Tegen midden 2000 zouden de werken uitgevoerd moeten zijn. Plassendale IV is eigendom van de NV Plassendale. Het heeft een totale bruikbare oppervlakte van 18 ha. Deze gronden zullen ook verkocht worden. Deze zone is inte-

graal voorbehouden voor KMO-bedrijven.

In het najaar van 1999 werd door de haven van Oostende beslist om de haven uit te rusten met een elektronisch netwerksysteem, dat de naam Ensor meekreeg. ENSOR staat voor Electronic Network System Ostend Region. Het systeem moet operationeel zijn tegen 1 maart 2000. De bedoeling is om via dit haveninformatiesysteem het scheepvaartverkeer op te volgen en af te handelen. De haven van Oostende heeft dit systeem uitgewerkt in samenwerking met Phaeros Group. Het Ensorsysteem zal zowel gebruikt worden door het havenbedrijf als door externe dienstverleners zoals de goederenbehandelaars, de scheepsagenten, het loodswezen, de sleepdiensten, ... Alle nu reeds bestaande systemen zoals het LIS (Loodsinformatiesysteem) en HAZMAT (aankomst van de gevaarlijke goederen bij de havenkapiteindienst) worden op het Ensorsysteem aangesloten en zo verbonden met elkaar. Gegevens moeten aldus maar één maal ingebracht worden en zijn uitwisselbaar. Het systeem biedt de gebruikers wel de nodige veiligheid zodat enkel gegevens opgevraagd





kunnen worden waarvoor de betrokken instantie de bevoegdheid bezit.

### **Opstart en inhuldiging van grote infrastructuurprojecten**

In 1999 werden geen nieuwe grote projecten goedgekeurd door de Vlaamse regering. Er werd wel de toestemming verleend door de Vlaamse regering om (1) de werken voor het Deurganckdok in de haven van Antwerpen aan te vatten, (2) fase 2 van de bouwwerken voor de kaaimuren van het Kluizendok te gunnen en (3) om met het tweede deelcontract voor de bouw van de kaaimuren van het Wielingendok in de haven van Zeebrugge verder te gaan.

Op 24 augustus 1999 ondertekende de Vlaamse minister voor Ruimtelijke Ordening, Dirk Van Mechelen de bouwvergunning voor deel 1 (noordwestelijke zijde) en deel 2 (noordoostelijke zijde) van het containerdok op Linkeroever. De Vlaamse regering keurde de bouwvergunning reeds goed op 25 mei 1999. Het project zelf met name de bouw van een containerdok op de Antwerpse Linkeroever - Deurganckdok genoemd - werd reeds goedgekeurd door de Vlaamse regering op 20 januari 1998<sup>39</sup>. Dit Deurganckdok is gesitueerd in het zuiden van de gemeente Doel.

De bouwvergunning heeft betrekking op deel 1 en 2 van dit containerdok. De beide kaaimuren zouden tegen begin 2002 ongeveer gelijktijdig operationeel moeten zijn. Oorspronkelijk zouden de twee delen afzonderlijk uitgebouwd worden. De afwerking van het eerste deel was voorzien voor 2001. Het tweede deel zou pas operationeel worden vanaf 2007. Doch op vraag van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (gezien de zeer sterke containergroei in de haven van Antwerpen) stemde de Vlaamse regering op 1 juni 1999 in met een gelijktijdige uit-

voering van deel 1 en deel 2 van het containerdok.

Deel 1 zal in twee fases uitgevoerd worden. De uitvoeringstermijn voor de eerste fase is bepaald op 24 maanden. In die periode wordt aan de noordwestelijke zijde 1,26 km kaai gebouwd. In de tweede fase wordt deze kaai nog verlengd met 390 m kaai. De werken van deel 1 worden uitgevoerd door de Tijdelijke Vereniging Aertssen-Cordeel. De totale kostprijs voor de eerste fase van deel 1 bedraagt 2,08 miljard BEF. Tijdens fase twee van deel 1 wordt ook deel 2, met name de noordoostelijke zijde van het containerdok, aangelegd. Deze kaaimuur zal een totale lengte hebben van 1,44 km. De werken voor fase 2 met name de 390 m kaai van de noordwestelijke zijde en de volledige noordoostelijke zijde, werden via een Europese aanbesteding gegund aan een tijdelijke vereniging met als partners MBG, CFE, Van Laere en Dredging International. De kostprijs van fase 2 bedraagt 2,628 miljard BEF.

Om de aanleg van het Deurganckdok te kunnen realiseren moesten een aantal gewestplanwijzigingen doorgevoerd worden. De eerste gewestplanwijziging werd goedgekeurd op 23 juni 1998. De tweede op 25 mei 1999. Deze tweede herziening heeft betrekking op het gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren voor het grondgebied Lokeren. De principes uit het Strategisch Plan Waaslandhaven worden in deze gewestplanherziening verwerkt.

In het najaar werd door de Vlaamse regering beslist om een nieuwe "Leefbaarheidstudie over Doel na het Deurganckdok" te laten uitvoeren. Ondertussen werden begin oktober 1999 de werken van fase 1 aangevat.

Op 29 november 1999 stemde de Vlaamse regering in met steunverlening voor de aanleg van de tweede fase van de kaaimuren van het

<sup>39</sup> De goedkeuring van dit project door de Vlaamse regering wordt toegelicht in het Jaarverslag van de Vlaamse Havencommissie van 1998.



Kluizendok in de haven van Gent. De werken van fase 1, de 800 m lange kaaimuur parallel aan het Zeekanaal Gent-Terneuzen, waren op dat ogenblik zo goed als afgerond. Voor de ingebruikname van deze fase moet spoorlijn 55, die de achterkaai doorkruist, echter nog omgelegd worden. De spoorlijn moest naast de R4 komen te liggen en hiervoor moeten nog een aantal bruggen gebouwd worden. Deze werken zullen maar afgerond zijn tegen eind 2000 of begin 2001.

De tweede fase van het Kluizendok heeft betrekking op de aanleg van 1,8 km kaai aan de noordzijde van het insteeddok, die bijkomende gronden zal ontsluiten voor maritieme activiteiten. De aanleg van die tweede fase zal gespreid worden over drie jaar. De uitvoering van de werken zal gespreid worden over de periode 2000 tot 2002. De volledige afwerking en ingebruikneming zijn gepland voor het jaar 2003. De totale kostprijs van deze werken werd geraamd op 1,5 miljard BEF (exclusief BTW). Het Vlaams Gewest zal hiervan ongeveer 900 Miljoen BEF betalen.

De stad Gent schreef dadelijk na de goedkeuring

van de Vlaamse regering een aanbesteding uit voor de tweede fase van de werken aan het Kluizendok. De werken werden gegund aan de Tijdelijke Vereniging Besix-Strukton-De Meyer en Van Laere voor een bedrag van 1.348 miljoen BEF. Deze vergunning werd door de Vlaamse regering goedgekeurd op 17 december 1999.

Op 17 december 1999 keurde de Vlaamse regering het tweede deelcontract voor de bouw van de kaaimuren van het Wielingendok en het Albert II-dok goed. Op 24 juli 1998 keurde de Vlaamse regering de aangepaste uitvoering van de projecten Wielingendok en het Albert-II dok in de haven van Zeebrugge goed. Het Wielingenproject wordt verwezenlijkt in de zone achter de noordelijke zandoppervlakte. De kostprijs van het totale project werd geraamd op 1,618 miljard BEF. Hiervan zal 60 % van de kosten gedragen worden door de Vlaamse overheid. De overige 40 % valt ten laste van de MBZ, dat tevens optreedt als bouwheer. Er werd bij de goedkeuring van het project beslist om het gefaseerd uit te voeren.



# Adviezen in 1999



## Tussentijds advies over het 'nieuw havenlandschap' na het havendecreet

Brussel, 14 juli 1999

### Ter inleiding

Op 8 april is in het Belgisch staatsblad het nieuwe havendecreet gepubliceerd. Naast de essentiële principes die voor de toekomst moeten gelden voor het havenbeheer worden ook de principes vastgelegd voor de organisatie van de controle en het toezicht op de havenbedrijven, voor de samenwerking en het overleg en voor de financiering van het havenbeleid.

Het havendecreet komt maar tot zijn volle draagwijdte nadat zowel op het niveau van de havens als op het niveau van het gewest de nodige stappen zijn gezet voor de concrete uitvoering. In het bijzonder de Vlaamse regering moet een hele reeks uitvoeringsbesluiten voorbereiden en goedkeuren. Onder de vorige Vlaamse regering is daar reeds behoorlijk veel administratief voorbereidende werk voor geleverd, zodat binnen een redelijke termijn het geheel aan uitvoeringsbesluiten na een advies van de havencommissie aan de regering kan worden voorgelegd. Onder deze uitvoeringsbesluiten is uiteraard de nieuwe regeling voor de financiering van haveninterne investeringsprojecten voor de havens van wezenlijk belang. Dit uitvoeringsbesluit wordt nu in overleg met de havens zelf voorbereid. Het is bovendien de bedoeling om vooraleer de regering zich daar definitief over uitsprekt de nieuwe subsidieregeling aan te melden bij de Europese Commissie.

Meer in het algemeen zijn in het havendecreet bestaande organen bevestigd en nieuwe structuren opgericht. De taakverdeling, de werking, de procedures en het samenspel van deze bestaande en nieuwe organen zijn voor de concrete werking van de havens van groot belang. De zorg om daarover een samenhangende visie te ontwikkelen werd snel onderkend. In het bijzonder vanuit de havens werd er op aangedrongen dat deze visie voorafgaandelijk aan een bespreking over de diverse uitvoeringsbesluiten beschikbaar zou zijn. Vrij snel hebben de betrokken partijen – en de havenbesturen in het bijzonder – vragen gesteld bij de impact van deze structuren op de werking van de havens in de praktijk en op de wisselwerking havens – gewestelijk havenbeleid. Om die reden werd het nodig geacht voorafgaandelijk aan een definitieve bespreking van de verschillende uitvoeringsbesluiten de basisbeginselen voor de werking van de structuren binnen het havendecreet vast te leggen. Dat werd uitdrukkelijk gesteld op een eerste bespreking binnen het dagelijks bestuur (op 15 april) en naderhand bevestigd in afzonderlijk overleg met havens en sociale partners.

Met het oog daarop heeft LIN AWZ (afdeling havens) in samenwerking met het secretariaat van de VHC een document voorbereid over "Het



nieuwe havenlandschap in Vlaanderen". De havencommissie spreekt zich nu in een tussentijds advies uit over deze nota.

Het is evident dat in het havenlandschap de rol van de private havensector van wezenlijk belang is. In de voorgelegde nota wordt niettemin de klemtoon gelegd op de rol, de opdrachten en de werking van de publieke instellingen. Voorts bevat deze nota ook reeds een eerste aanduiding van de procedures die zullen gevolgd worden bij de besluitvorming over de financiering van haveninterne investeringsprojecten. De inhoud daarvan is echter in essentie bepaald door de keuzen die gemaakt worden in het kader van het nog uit te werken subsidiebesluit. Het is dan ook voorbarig daarover als commissie reeds een uitspraak te doen.

Dit tussentijds advies heeft dan ook slechts betrekking op de onderdelen 1 tot en met 6 van deze nota over het nieuwe havenlandschap (verder aangeduid als de nota).

## **Het advies**

### **■ De algemene basisprincipes die de structuren van het Vlaamse havenbeleid moeten bepalen**

Afgezien van een aantal specifieke opmerkingen bij de voorstellen van rol, opdracht en werking van de verschillende structuren (en die meer in detail aan bod komen in punt 2.1) moeten volgens de havencommissie een aantal basisprincipes uitdrukkelijker aan de orde gesteld worden. Daarmee is explicieter aangegeven in welke richting de verschillende structuren in de toekomst zullen moeten werken. Deze basisprincipes zijn uiteraard afgeleid van de basisfilosofie die aanwezig is in het havendecreet. Ze liggen overigens duidelijk in het verlengde van de standpunten die de VHC ook in het verleden heeft ingenomen.

Deze basisprincipes zijn de volgende :

### **Een uitgesproken gedecentraliseerd havenbeleid**

In tegenstelling met de basisfilosofie van het havendecreet zijn er in de nota nog steeds sporen aanwezig van een sterk gecentraliseerde en hiërarchische structuur. Dat is niet alleen in tegenpraak met de historische groei van de havens in ons gewest, met de feitelijke toestand, maar ook met de algemene trend in de Europese Unie. De lokale havenautoriteiten zijn "het" bestuursniveau waarmee de overgrote meerderheid van de havengebruikers in contact komt. Door een sterk lokaal georiënteerd beleid kan snel ingespeeld worden op nieuwe opportuniteiten. En de directe betrokkenheid met het marktgebeuren heeft als gevolg dat beleidsbeslissingen veel nauwer aansluiten bij reële commerciële behoeften. Een gedecentraliseerde structuur maakt een snelle doorstroming van relevante informatie mogelijk en werkt een grotere betrokkenheid en responsabilisering van de lokale besturen bij de uitvoering van het beleid in de hand.

Deze principiële optie doet geen afbreuk aan de verantwoordelijkheid die ieder niveau in het kader van het havenbeleid heeft. Het spreekt vanzelf dat het gewestelijk havenbeleid naast een dynamische ondersteuning van de Vlaamse havens de finale verantwoordelijkheid draagt voor die aangelegenheden die havenoverschrijdend zijn en expliciet het gewestelijk beleid raken.

### **Het gewestelijk havenbeleid is veel ruimer dan een strikt investeringsbeleid**

De voorgelegde nota is nog te veel een uiting van de oude taakverdeling tussen de verschillende niveaus. De omschrijving van de opdrachten van het gewestelijk havenbeleid is te uitsluitend afgestemd op regelgeving inzake financiering van projecten en aanvragen van subsidies. Het is nodig het gewestelijk havenbeleid explicieter te



oriënteren op het algemeen sociaal – economisch belang van de havens. En verder is het nodig om ook de commercieel relevante aspecten van het gewestelijk havenbeleid explicieter te benadrukken. In dat verband is er de beloodsingsproblematiek en in het algemeen bij alle dossiers een meer klantgerichte benadering.

**Met het oog op een efficiënte werking is een integratie van alle organen in een havennetwerk essentieel**

Het havendecreet creëert een veelheid aan organen die een rol moeten spelen in het havenbeleid. Toenemende complexiteit en versnippering kunnen daar het gevolg van zijn. Dat moet zeker vermeden worden. Daarom is de integratie van alle actoren in het havenbeleid binnen een werkelijk goed functionerend havennetwerk een vereiste. In die gewestelijke dossiers waarbij vitale belangen van één of meerdere havens in het geding zijn, is derhalve een nauwe betrokkenheid van de relevante havenbesturen nodig. Zonder afbreuk te doen aan de decretaal vastgelegde bevoegdheid van het gewest, is in dergelijke dossiers een directe participatie aange-  
wezen. Meer in het bijzonder voor beleidselementen met betrekking tot het beheer van de Schelde in de brede zin, biedt de inbreng van de betrokken besturen van de Scheldehavens in de overlegorganen een grote meerwaarde.

Aldus dient in het nieuwe Vlaamse havenlandschap expliciet de concrete samenwerking tussen gewestelijke en lokale besturen in belangrijke havengrensoverschrijdende dossiers te worden opgenomen. Bovendien moet het gewestelijk havenbeleid er voor zorgen dat er een duidelijk en efficiënt

werkend aanspreekpunt is voor alle problemen die in de praktijk van het havenbeleid voorkomen. Daarover moeten duidelijke en ondubbelzinnige afspraken gemaakt worden. Het moet trouwens de ambitie zijn van LIN AWZ om t.a.v. alle andere administraties, diensten en bestuurlijke en politieke niveaus (met inbegrip van het federale en het Europese niveau) op een vlotte manier de havens van dienst te zijn. De VHC heeft daarbij ook een rol te spelen.

**Het haveninvesteringsbeleid mag niet gehinderd worden door lange procedures en overdreven regelgeving**

Meer dan ooit vergt het investeringsbeleid van de havens een flexibele aanpak om gepast te kunnen inspelen op de marktontwikkelingen. De veelheid aan procedures – zowel met het oog op de vergunningen als met het oog op het verkrijgen van subsidies – dreigt een belangrijke hinderpaal te worden.

Hoewel vooralsnog geen uitspraak wordt gedaan over de procedures die zullen gelden voor de financiering van haveninterne projecten dringt de





VHC er op aan dat het geheel van procedures zodanig wordt uitgewerkt dat de Vlaamse havens voor hun investeringen niet in een nadelige positie komen t.a.v. de havens in de ons omringende landen. De opmaak van strategische plannen voor iedere havenzone kunnen daarbij een functie vervullen.

### **De uitvoering van de principes van het haven-decreet moet duidelijk gericht zijn op de creatie van gelijke werkingsvoorwaarden**

Het realiseren van gelijke werkingsvoorwaarden blijft een essentieel principe van het haven-decreet. Dat moet dan ook duidelijk tot uiting komen in de uitvoeringsbesluiten van het haven-decreet en in de concrete werking van de verschillende structuren van het nieuwe havenlandschap.

#### **■ Meer specifieke opmerkingen bij de nota**

##### **Bij de beschrijving van de opdrachten van het gewestelijk havenbeleid (punt 5.1.2)**

Omwille van de grote impact van het havenbeleid op de werkgelegenheid ligt het algemeen belang van de havens niet alleen op het strikt economische vlak maar ook op het algemeen sociaal economisch vlak.

De finale verantwoordelijkheid van het gewestelijke niveau voor gewestelijke infrastructuur en dergelijke is evident. Betrokkenheid van de havenautoriteiten moet hierbij wel expliciet benadrukt worden.

##### **Over de concertatiecommissie (punt 5.3)**

Het decreet verwijst voor het promotieplan expliciet naar een "vijfjarenplan". Daar moet uiteraard geen afbreuk aan gedaan worden, maar het spreekt vanzelf dat een dergelijk plan de nodige flexibiliteit moet behouden.

Voorts is de VHC het er over eens dat "alle knelpunten tussen havens" aan bod kunnen komen in de concertatiecommissie. Daarbij moeten dan wel

volgende voorwaarden worden in acht genomen :

- bij de behandeling van de eventuele knelpunten moeten alle initiatiefnemers terzake (havens, regering, havencommissaris) daarbij de nodige selectiviteit aan de dag leggen;
- naar gelang van de behandelde knelpunten moeten alle effectief in de praktijk betrokken partijen en groepen deelnemen aan het overleg. Onder die knelpunten kunnen ook havenoverschrijdende knelpunten inzake personeelsstatuten van de havenbedrijven aan bod komen;
- met het oog hierop moet de samenstelling van de commissie met eerbiediging van de decretale regels bestaan uit een vaste kern die naar gelang van de materies kan aangevuld worden met andere vertegenwoordigers.

De VHC zal zich in een later stadium definitief uitspreken over een voorstel van uitvoeringsbesluit over de concertatiecommissie. Er wordt op gerekend dat bovengenoemde voorwaarden kunnen geïntegreerd worden in dat voorstel.

##### **Over de administratieve ondersteuning (punt 6)**

Met respect voor de finale verantwoordelijkheid van ieder niveau en iedere instelling moet het havennetwerk worden opgebouwd rond alle actoren. Het onderscheid in de nota tussen enerzijds het niveau "AWZ – havenbedrijven" en anderzijds "AWZ – VHC" (punt 6.2) is niet vruchtbaar. De know how die aanwezig is bij de havenbedrijven moet steeds ten volle kunnen ingezet worden (en niet "desgevallend"). Dat geldt in het bijzonder ook voor de voorbereiding van grote gewestelijke infrastructuurprojecten en eventuele internationale verdragen. Uiteraard blijft de beslissing een zaak van de gewestelijke overheid.

Voorts rekent de VHC er op dat de vorming van een "team van deskundigen" op het gewestelijk niveau (met inzet van medewerkers van AWZ,



havencommissaris en VHC) ook effectief leidt tot een degelijk werkend aanspreekpunt en tot een stevige onderbouwing van het havenbeleid.

### **Verdere opvolging van dit tussentijds advies**

---

De VHC heeft met dit tussentijds advies een uitspraak gedaan over de essentiële taken van de verschillende organen die in het havenbeleid optreden. Voor deze en ook voor een aantal

andere aangelegenheden moeten de definitieve voorstellen van uitvoeringsbesluiten nog voorgelgd worden. Op dat moment zal de VHC zich uitspreken over de uitvoeringsbesluiten.

In dat verband zal de VHC ook op eigen initiatief een voorstel neerleggen voor de herziening van het oprichtingsbesluit over de Havencommissie zelf. De commissie dringt trouwens aan op een reële betrokkenheid bij het tot stand komen van het havenbeleid.

## **Inventarisatie van praktijken op het gebied van openbare financiering en aanrekening van kosten in zeehavens in de Gemeenschap**

### **Situatie voor de Belgische havens**

Brussel, 8 februari 1999

Naar aanleiding van het Groenboek over "Havens en maritieme infrastructuur" werd door de Europese Commissie een vragenlijst opgesteld over de "Inventarisatie van praktijken op het gebied van openbare financiering en aanrekening van kosten in zeehavens in de Gemeenschap". In november 1998 werd België uitgenodigd voor een bilateraal overleg aangaande deze vragenlijst. We kregen de opdracht om deze vragenlijst in te dienen tegen februari 1999.

Voor het invullen van deze vragenlijst werd de EU-werkgroep van de Vlaamse Havencommissie

ingeschakeld. Deze werkgroep werd wel voorgezet door een vertegenwoordiger van de administratie Waterwegen en Zeewezen.

Deze inventarisatie was zeer uitgebreid. Een gedeelte had betrekking op de overheid en een gedeelte moest ingevuld worden door elk van de Vlaamse havens.

Deze inventarisatie is niet opgenomen in het jaarverslag gezien dit geen publiek document is.





# Statistiek Vlaamse havens



In dit deel van het jaarverslag worden drie statistische hoofdstukken opgenomen:

- (1) Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens
- (2) Havenarbeid in de Vlaamse havens
- (3) De maritieme trafieken in de Vlaamse havens

## Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens

Sinds de regionalisering van het havenbeleid en -beheer in 1989 gebeuren de overheidsinvesteringen in de havens en in de maritieme toegankelijkheid door de Vlaamse Gemeenschap. In dit onderdeel van het jaarverslag wordt een overzicht gegeven van deze investeringen. Er wordt een overzicht gegeven voor de volledige periode 1989-1999, met een onderverdeling naar havens en maritieme toegankelijkheid. De verdieping van de Westerschelde wordt afzonderlijk vermeld, gelet op de grote impact van dit project op het haveninvesteringsbudget. In totaal investeerde de Vlaamse Gemeenschap in 1999 ca. 9,5 miljard BEF in de havens en de maritieme toegankelijkheid ervan.

### **Inleiding**

Het onderdeel "Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens" wordt in het jaarverslag opgenomen sinds 1995 (Jaarverslag 1994). Telkens wordt extra uitleg gegeven over de projecten die in het betreffende verslagjaar werden aangevat. Zo worden in het hiernavolgende hoofdstuk hoofdzakelijk de projecten besproken die in 1999 werden aangevat.

Om de investeringsbedragen voor de diverse jaren op een correcte wijze te kunnen vergelijken

en op te tellen, worden alle investeringsbedragen uitgerekend in prijzen van 1999 door middel van de ABEX-index<sup>1</sup>.

### **Totale haveninvesteringen door de Vlaamse Gemeenschap**

De eerste tabel geeft een overzicht van de haveninvesteringen van de Vlaamse Gemeenschap voor de periode 1989-1999. In deze tabel zijn zowel de totale investeringsbedragen van de Vlaamse overheid in elke haven afzonderlijk weergegeven als de investeringen in de maritieme toegankelijk-

<sup>1</sup> De A.B.E.X.-indexen zijn de indexcijfers van de bouwkoopprijs. De bouwkoopprijs lag in 1999 en 1998 hoger dan het jaar ervoor. In 1997 daarentegen bedroeg die minder dan in 1996 en kwam terug op het niveau van 1995.



heid. In de investeringen voor de maritieme toegankelijkheid zijn ook de kosten voor de verdieping van de Westerschelde inbegrepen.

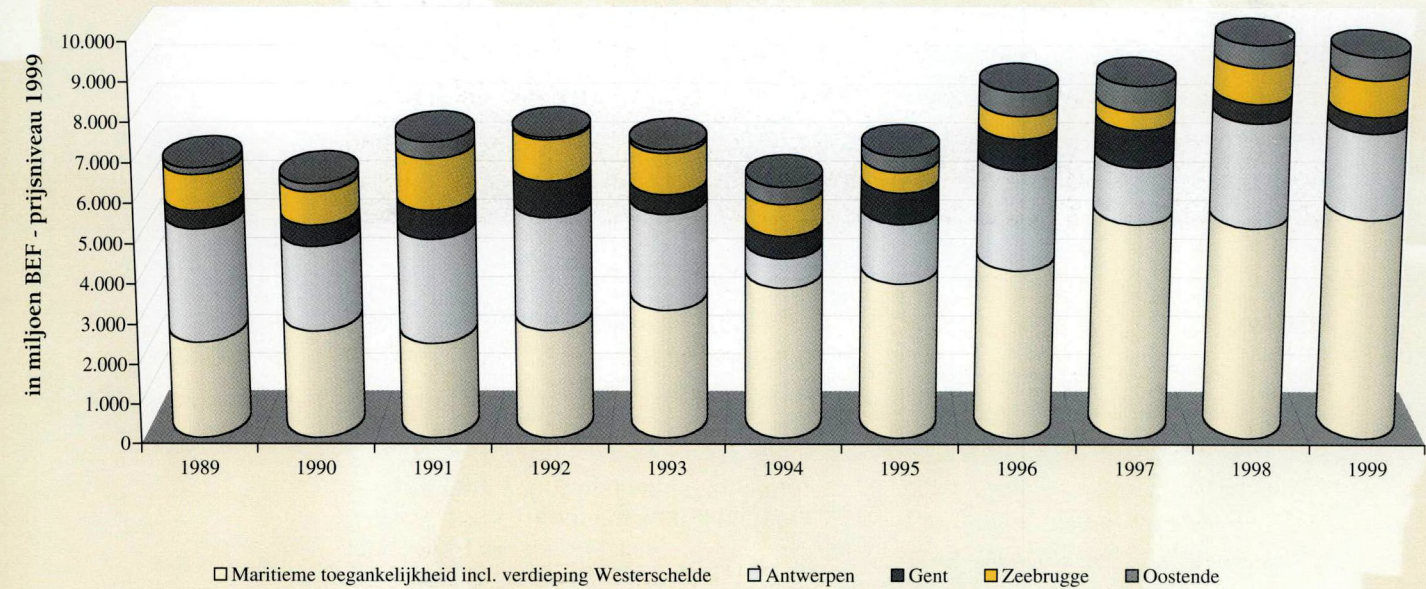
Omwille van het belang van dit project zijn de uitgaven voor dit project in deze tabel ook afzonderlijk weergegeven.

Haveninvesteringen door de Vlaamse Gemeenschap in mln BEF voor de periode 1989-1999 (in prijzen 1999)

jaar	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Totaal
Maritieme toegankelijkheid incl. verdieping Westerschelde	2.411,0	2.689,5	2.381,2	2.713,5	3.213,7	3.776,0	3.877,2	4.203,1	5.372,8	5.266,6	5.487,3	41.391,8
Verdieping Westerschelde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	52,1	641,5	592,2	1.622,5	1.649,0	2.006,4	6.563,6
Antwerpen	2.821,5	2.106,3	2.606,1	2.807,7	2.399,3	741,3	1.495,7	2.503,9	1.405,2	2.606,2	2.136,5	23.629,8
Gent	454,6	541,1	714,9	907,8	481,5	546,1	772,1	771,8	933,0	491,8	418,7	7.033,3
Zeebrugge	904,7	827,6	1.275,3	1.036,1	1.025,9	794,2	514,7	576,2	453,7	886,9	910,9	9.206,3
Oostende	167,0	203,8	425,7	54,3	95,1	430,2	398,1	594,6	643,5	568,0	578,2	4.158,6
Totaal incl. maritieme toegang	6.758,8	6.368,2	7.403,3	7.519,4	7.215,5	6.287,8	7.057,8	8.649,6	8.808,2	9.819,5	9.531,6	85.419,8
Totaal excl. maritieme toegang	4.347,8	3.678,7	5.022,1	4.805,9	4.001,9	2.511,8	3.180,6	4.446,5	3.435,4	4.552,9	4.044,3	44.028,0
Maritieme toegankelijkheid in % van het totaal	35,7%	42,2%	32,2%	36,1%	44,5%	60,1%	54,9%	48,6%	61,0%	53,6%	57,6%	48,5%

Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen

Haveninvesteringen door de Vlaamse Gemeenschap







De Vlaamse Gemeenschap heeft sinds de regionalisering van het havenbeleid- en beheer reeds meer dan 85 miljard BEF geïnvesteerd in de Vlaamse zeehavens. De investeringsbedragen<sup>2</sup> voor de maritieme toegankelijkheid bedragen bijna de helft van dit totale havenbudget (48.5 %). De laatste jaren investeert de Vlaamse overheid meer in de Vlaamse zeehavens dan in de periode 1989-1995. Deze inhaaloperatie is in hoofdzaak toe te schrijven aan de sterke toename van de uitgaven voor de maritieme toegankelijkheid en meer bepaald het

verdiepingsprogramma voor de Schelde. In 1995 werd officieel gestart met de "Verdieping van de Westerschelde"<sup>3</sup>. Op vijf jaar tijd werd hierin reeds 6,5 miljard BEF geïnvesteerd. Dit is ongeveer 16% van het totale bedrag dat sinds 1989 besteed werd aan de maritieme toegankelijkheid. In 1999 werd bijna 60% van het totale budget uitgegeven aan maritieme toegankelijkheid. Meer dan één derde hiervan werd besteed aan de verdieping van de Westerschelde.

<sup>2</sup> De cijfergegevens voor maritieme toegankelijkheid voor de jaren 1995,1996,1997 en 1998 werden gecorrigeerd met recentere informatie.

<sup>3</sup> In 1994 werd reeds een beperkt wrakkenonderzoek uitgevoerd. In het jaarverslag van 1998 was deze vastlegging niet weergegeven.



## De investeringen door de Vlaamse Gemeenschap in elk van de vier Vlaamse havens

In dit onderdeel wordt een kort overzicht gegeven van de investeringen van de Vlaamse gemeenschap in de vier Vlaamse havens. Enkel de grootste projecten worden behandeld.

### ■ De haven van Antwerpen

De Vlaamse gemeenschap heeft tussen de periode 1989-1999 reeds 23,6 miljard BEF in de haven van Antwerpen geïnvesteerd. Ongeveer 14 miljard BEF of 59% van deze totale investeringen werden besteed aan havenprojecten op de Rechteroever van Antwerpen. Bijna 39 % van dit bedrag of bijna 5, 4 miljard BEF werd aangewend voor renovatie van het oude havengedeelte met name van het Amerikadok tot en met het Marshalldok. Sinds 1997 worden er terug werken uitgevoerd aan de Containerkade Zuid. Een aantal jaren na de afwerking van de terminal

werden er grondverzakkingen vastgesteld. Tot op heden hebben deze problemen een extra investering van 385 miljoen BEF gevegd.

De toename van het aandeel van investeringen in projecten op Linkeroever in Antwerpen is sinds 1997, met de opstart van Containerdok West, heel duidelijk waar te nemen. Ook in 1999 werd aanzienlijk meer geïnvesteerd in de uitbouw van de Linkeroever van de haven van Antwerpen. Ongeveer 3/4 van het budget van 1999 werd aangewend voor de verdere uitbouw van de Linkeroever van Antwerpen. De belangrijkste investeringen op Linkeroever zijn toe te wijzen aan de realisatie van het Verrebroekdok en de start van de aanleg van het Containerdok West.

In 1999 bedroegen de investeringen in de haven van Antwerpen bijna een half miljard BEF minder dan in 1998 (of 18% minder). Het jaar 1998 was echter een zeer belangrijk investeringsjaar voor de haven van Antwerpen.

Grote projecten in de haven van Antwerpen in de periode 1989-1999 in mln BEF (in prijzen 1999)

Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Totaal
<b>Rechteroever</b>												
Berendrechtsluis (saldo vanaf 1989)	617,6	772,3	700,8	434,0	288,4	12,6	0,0	8,0	0,0	0,5	0,4	2.834,5
Containerkade Zuid	1.411,4	369,9	68,2	42,4	7,4	0,0	1,0	0,0	122,5	74,7	188,0	2.285,5
Containerkade Noord	117,1	2,4	33,0	19,8	831,1	16,6	631,8	999,8	224,1	81,1	0,0	2.956,8
Zandvietsluis	0,0	0,1	204,3	166,3	0,0	0,0	69,5	0,0	23,0	0,0	0,0	463,1
Renovatie Amerikadok tot en met 3de Havendok	138,3	375,7	810,2	1.286,1	771,6	425,4	260,4	413,1	22,5	186,9	276,6	4.966,9
Renovatie van het 5de Havendok en Marshalldok	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	243,9	18,7	100,1	362,7
Vierde Havendok	31,8	26,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	58,4
Royerssluis en Kattendijksluis	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	11,6	1,2	0,0	10,7	0,0	23,6
<b>Totaal Rechteroever</b>	<b>2.316,2</b>	<b>1.547,0</b>	<b>1.816,5</b>	<b>1.948,7</b>	<b>1.898,5</b>	<b>454,6</b>	<b>974,3</b>	<b>1.422,1</b>	<b>636,1</b>	<b>372,6</b>	<b>565,0</b>	<b>13.951,6</b>
<b>Linkeroever</b>												
Aanleg Waaslandhaven en havendokken	181,6	247,4	186,8	316,8	370,9	107,8	63,5	0,0	21,1	268,4	26,4	1.790,6
Wegenwerken (o.a. havenring en logistiek park)	20,8	38,9	80,1	46,6	11,0	41,3	0,0	0,0	106,8	12,4	130,0	487,8
Liefkenshoeektunnel	0,0	0,0	228,9	0,0	17,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	246,6
Cellenproject (ingeschreven op LO)	0,0	0,0	0,0	300,5	0,0	3,1	0,0	15,4	131,9	88,1	148,1	687,2
Verrebroekdok	0,0	0,0	0,0	2,8	0,0	0,4	454,6	1.024,1	251,7	475,7	450,5	2.659,8
Containerdok West	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,3	35,9	257,7	1.376,1	816,5	2.489,5
<b>Totaal Linkeroever</b>	<b>202,4</b>	<b>286,3</b>	<b>495,8</b>	<b>666,7</b>	<b>399,7</b>	<b>152,6</b>	<b>521,4</b>	<b>1.075,4</b>	<b>769,1</b>	<b>2.220,7</b>	<b>1.571,5</b>	<b>8.361,6</b>
Overige (kleinere werken en diversen)	302,9	273,0	293,8	192,3	101,2	134,1	0,0	6,4	0,0	13,0	0,0	1.316,6
<b>Totaal Haven van Antwerpen</b>	<b>2.821,5</b>	<b>2.106,3</b>	<b>2.606,1</b>	<b>2.807,7</b>	<b>2.399,3</b>	<b>741,3</b>	<b>1.495,7</b>	<b>2.503,9</b>	<b>1.405,2</b>	<b>2.606,2</b>	<b>2.136,5</b>	<b>23.629,8</b>

Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen



Grote projecten in de haven van Gent in de periode 1989-1999 in mln BEF (in prijzen 1999)

Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Totaal
Renovatie Insteekdok en Sifferdok	5,4	0,0	75,9	72,7	17,5	0,1	0,0	57,0	62,0	5,5	0,0	296,3
Uitbouw Petroleumdok	225,1	264,3	125,3	648,4	15,1	78,9	140,1	211,8	0,0	0,0	0,0	1.709,0
Renovatie Zuidek	65,8	0,0	0,0	15,3	109,4	0,0	0,0	0,0	4,5	0,0	0,0	194,9
Renovatie Noordek	0,0	121,8	3,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	125,0
Renovatie toegang Grootdok	0,0	0,0	299,9	0,0	223,6	210,0	11,6	22,5	0,7	25,5	4,9	798,6
Renovatie Rigakaai	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	223,2	0,0	3,6	0,0	0,0	0,0	226,8
Renovatie Port Arthurkaai	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,2	0,1	49,5	0,0	55,8
Kaaimuur Rodenhuizendok	0,0	0,0	0,0	0,0	5,7	0,0	0,0	0,0	1,2	0,0	4,7	11,7
Kluizendok	0,0	0,0	3,6	0,0	5,6	0,0	528,1	463,6	616,5	376,7	239,9	2.234,2
Zeekanaal naar Gent en Voorhaven	20,9	1,8	40,1	29,4	15,0	21,5	23,2	5,6	217,2	30,5	153,5	558,7
Moervaart	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,0	0,0	4,0
Baggerstortterrein en studies	4,3	126,0	15,4	0,0	0,0	12,4	0,0	0,0	0,0	0,0	4,5	162,6
Studies (nieuwe) zeesluis	0,0	0,0	0,0	0,0	5,5	0,0	0,0	1,3	30,8	0,0	11,2	48,7
Overige (kleinere werken en diversen)	133,2	27,2	151,6	142,0	84,0	0,0	69,0	0,0	0,0	0,0	0,0	607,0
<b>Totaal Haven van Gent</b>	<b>454,6</b>	<b>541,1</b>	<b>714,9</b>	<b>907,8</b>	<b>481,5</b>	<b>546,1</b>	<b>772,1</b>	<b>771,8</b>	<b>933,0</b>	<b>491,8</b>	<b>418,7</b>	<b>7.033,3</b>

Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen

■ De haven van Gent

De Vlaamse gemeenschap heeft tussen 1989 en 1999 iets meer dan 7 miljard BEF geïnvesteerd in de haven van Gent. Ongeveer 32% van dit bedrag werd aangewend voor het project Kluizendok.

In 1999 werd ongeveer 57% van het jaarbudget voor de haven van Gent besteed aan de bouw van het Kluizendok. Bijna 37% werd besteed voor werken aan en rond het Zeekanaal. Zo werd in 1999 voor bijna 146 miljoen BEF beschermingsconstructies aangebracht aan de brug te Zelzate.

Het jaar 1999 is het jaar waarin door de Vlaamse gemeenschap, sinds 1989, het minst werd geïnvesteerd in de haven van Gent.

■ De haven van Zeebrugge

De Vlaamse gemeenschap investeerde in de periode 1989-1999 9,1 miljard BEF in de haven van Zeebrugge in havenprojecten. Ongeveer 65,5% van dit budget werd aangewend voor werken in de voorhaven. De belangrijkste werken in de achterhaven hebben te maken met de ontsluiting (weg en spoor) van de haven.

Ook in 1999 werd een belangrijke gedeelte van het budget, bijna de helft aangewend voor de uitbouw van het Wielingendok in de voorhaven. In de achterhaven werd een aanzienlijk bedrag

besteed aan de aanleg van het Zuidelijk Insteekdok met bijhorende haventerreinen. In 1999 werd iets meer geïnvesteerd in de haven van Brugge-Zeebrugge dan in 1998 (bijna 3%). Net als in 1998 hebben de overige kleine werken in 1999 vooral betrekking op herstellingswerken voor geleden stormschade.

■ De haven van Oostende

Sinds de regionalisering van de havenbevoegdheid heeft de Vlaamse gemeenschap reeds iets meer dan 4,1 miljard BEF geïnvesteerd in de haven van Oostende. Bijna 56% van dit totaalbedrag werd besteed aan de “Beperkte Renovatie”, die in hoofdzaak betrekking heeft op het verbreden van de havengeul en de renovatie van het Zeewezendok. In 1999 werden er ook belangrijke investeringen uitgevoerd voor de aanleg van een toeristische kaai.

Net als in 1998 werd in 1999 het belangrijkste investeringsbedrag besteed aan de verdere uitbouw van het “Passendaleproject”. Op twee jaar tijd werd in dit project reeds bijna 450 miljoen BEF geïnvesteerd. De overige kleine werken hebben in 1999 net als in 1998 in hoofdzaak betrekking op herstellingswerken voor stormschade.

De investeringen bedragen in 1999 578 miljoen BEF wat net iets meer is dan in 1998.



Grote projecten in de haven van Zeebrugge in de periode 1989-1999 in mln BEF (in prijzen 1999)

Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Totaal
<i>Voorhaven</i>												
Afwerking Voorhaven (Raamcontract)	193,2	532,7	195,8	0,0	0,0	147,0	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0	1.070,3
Verlenging oostelijke kaai van het Westhoofd	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	14,8	0,0	14,8
Beasac-projecten	0,9	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,7
Restauratie en werken Leopold II-dam	0,0	0,0	131,7	81,8	0,0	21,9	82,6	1,3	133,2	12,6	9,5	474,5
Radarcentrale en W-buitenhaven (met aansluitingswegen)	0,0	0,0	22,9	0,0	0,0	0,0	0,0	47,9	25,6	0,0	10,5	106,9
Brittanniadok	0,0	0,0	0,0	27,2	0,0	7,1	27,0	9,5	0,0	0,0	0,0	70,7
Flanders Containerterminal	0,0	0,0	572,3	778,8	604,7	509,6	136,5	0,0	0,0	0,0	0,0	2.601,9
Aanleg Wielingendok	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	34,9	69,9	22,5	576,4	452,8	1.156,6
Verlenging OCHZ-terminal	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	272,6	128,8	48,1	57,5	506,9
Vaargeul oude zeesluis	0,0	0,0	0,0	0,0	20,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20,3
<b>Totaal Voorhaven</b>	<b>194,0</b>	<b>532,7</b>	<b>923,4</b>	<b>887,8</b>	<b>625,0</b>	<b>685,6</b>	<b>282,5</b>	<b>401,2</b>	<b>310,1</b>	<b>652,0</b>	<b>530,3</b>	<b>6.024,6</b>
<i>Achterhaven</i>												
Werken Vandammesluis en vaargeul	7,7	61,0	14,8	0,0	0,0	5,7	0,0	26,1	0,3	4,1	0,0	119,7
Nieuwe Herdersbrug	0,0	0,0	0,4	0,0	95,0	63,3	0,0	27,3	6,7	0,0	0,0	192,7
Canada-terminal	0,0	0,0	177,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	177,2
Wegen- en spoorwegwerken	0,0	0,0	0,0	44,3	180,8	39,6	192,9	63,9	99,8	35,8	24,2	681,3
Bastennakenkade	0,0	0,0	0,0	0,0	105,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	105,7
Aanleg Zuidelijk kanaaldok en haventerreinen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	36,9	101,2	330,9	468,9
<b>Totaal Achterhaven</b>	<b>7,7</b>	<b>61,0</b>	<b>192,5</b>	<b>44,3</b>	<b>381,5</b>	<b>108,6</b>	<b>192,9</b>	<b>117,3</b>	<b>143,7</b>	<b>141,0</b>	<b>355,1</b>	<b>1.745,5</b>
Overige (kleinere werken en diversen)	703,0	233,8	159,4	104,0	19,4	0,0	39,3	57,8	0,0	93,9	25,5	1.436,2
<b>Totaal Haven van Zeebrugge</b>	<b>904,7</b>	<b>827,6</b>	<b>1.275,3</b>	<b>1.036,1</b>	<b>1.025,9</b>	<b>794,2</b>	<b>514,7</b>	<b>576,2</b>	<b>453,7</b>	<b>886,9</b>	<b>910,9</b>	<b>9.206,3</b>

Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen

Grote projecten in de haven van Oostende in de periode 1989-1999 in mln BEF (in prijzen 1999)

Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Totaal
<i>Beperkte renovatie</i>												
Verbreden havengeul en renovatie Zeewezen dok	2,5	0,0	188,1	41,1	0,0	180,9	348,4	311,3	179,4	195,1	168,1	1.614,7
Voorhaven	129,7	83,1	0,0	0,0	30,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,8	248,3
Aanleg toeristische kaai	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	156,1	0,0	79,2	235,4
Werken voor aanlegplaatsen ferries	0,0	81,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,1	0,0	85,8
Verdiepingswerken	0,0	0,0	136,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	136,1
<b>Totaal beperkte renovatie</b>	<b>132,1</b>	<b>164,8</b>	<b>324,2</b>	<b>41,1</b>	<b>30,8</b>	<b>180,9</b>	<b>348,4</b>	<b>311,3</b>	<b>335,5</b>	<b>199,1</b>	<b>252,2</b>	<b>2.320,3</b>
<i>Eigenlijk renovatieprogramma</i>												
Diepwaterkaai en Cockerillkaai	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	47,9	199,7	66,4	127,2	5,9	447,2
Hout- en Vlotdok	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	37,0	0,0	4,2	0,0	41,2
Werken i.v.m. Kennedyrondpunt-De Bolle	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	241,3	0,0	54,8	296,1
Andere wegenwerken	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	1,1	0,0	1,4
Studies	2,5	5,9	3,2	0,0	0,0	2,3	0,0	0,0	0,0	0,0	6,1	20,0
Zeesluis (ook nautische studies)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	204,2	1,2	46,5	0,0	4,0	0,0	255,9
Plassendaleproject	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	200,1	249,6	449,7
<b>Totaal eigenlijke renovatie</b>	<b>2,5</b>	<b>5,9</b>	<b>3,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>206,5</b>	<b>49,1</b>	<b>283,3</b>	<b>308,0</b>	<b>336,6</b>	<b>316,4</b>	<b>1.511,6</b>
Overige (kleinere werken en diversen)	32,3	33,1	98,4	13,2	64,4	42,8	0,7	0,0	0,0	32,3	9,6	326,7
<b>Totaal Haven van Oostende</b>	<b>167,0</b>	<b>203,8</b>	<b>425,7</b>	<b>54,3</b>	<b>95,1</b>	<b>430,2</b>	<b>398,1</b>	<b>594,6</b>	<b>643,5</b>	<b>568,0</b>	<b>578,2</b>	<b>4.158,6</b>

Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen



# Havenarbeid

## in de Vlaamse havens

Havenarbeid bekleedt een zeer specifieke plaats in de Vlaamse havens. De havenarbeiders hebben een speciaal statuut en een afzonderlijk systeem voor sociale zekerheid. Het aantal arbeidstaken steeg in 1999 in de twee kusthavens. In de haven van Antwerpen en Gent daarentegen daalde het aantal arbeidstaken in 1999. Het contingent havenarbeiders nam toe in de havens van Antwerpen en Brugge-Zeebrugge. Het was van 1992 geleden dat het contingent van de haven van Antwerpen nog werd uitgebreid. In dit onderdeel van het jaarverslag wordt een statistisch overzicht gegeven van de havenarbeid in de periode 1980-1999<sup>4</sup>.

### Inleiding

Havenarbeid is een complex gegeven. Statistieken over havenarbeid moeten daarom voorzichtig geïnterpreteerd worden. Bij de bespreking van de cijfergegevens over de havenarbeid zijn de volgende opmerkingen van toepassing:

- De tabellen bevatten niet voor alle havens dezelfde rubrieken omdat niet alle gegevens beschikbaar zijn voor elke haven, en omdat niet steeds dezelfde beroepscategorieën geregistreerd worden door de respectievelijke werkgeversorganisaties. Voor de haven van Antwerpen is de informatie het meest volledig.
- Voor de haven van Antwerpen wordt door CEPA sinds 1992 een rubriek "arbeidsongeschikte havenarbeiders" afzonderlijk vermeld in de statistieken. Aangezien het een belangrijk percentage van het totale contingent beslaat, werden deze gegevens bij de berekening van "gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar" niet opgenomen.

- In de tabellen worden enkel de arbeidstaken van de erkende havenarbeiders weergegeven. De gelegenheidsarbeiders en de door hen uitgevoerde taken worden niet opgenomen.

### Havenarbeid in de haven van Antwerpen

De haven van Antwerpen heeft steeds het grootste aantal havenarbeiders gehad van de vier Vlaamse havens. Eind 1999 telde het Algemeen Contingent 5.764 tewerkgestelde personen<sup>5</sup>.

De dalende tendens die sinds 1980 waar te nemen is voor het totale aantal havenarbeiders stabiliseert zich enigszins in 1999. Tussen 1998 en 1999 stijgt het contingent havenarbeiders met 37 eenheden (0,6 %). De andere parameters daarentegen vertonen allemaal een dalende tendens. De minieme verbetering van de voorbije 2 jaar wordt hiermee teniet gedaan. Zo daalt het aantal gepresteerde arbeidstaken van het contingent havenarbeiders in 1999 met 9% (-99.612 eenheden). Dit is de grootste procentuele daling van het aantal gepresteerde arbeidstaken door het

<sup>4</sup> In het jaarverslag van 1995 is meer uitleg te vinden over de havenarbeid en terminologie.

<sup>5</sup> Ter vergelijking: in 1975 telde het Algemeen Contingent in Antwerpen 12.802 eenheden.



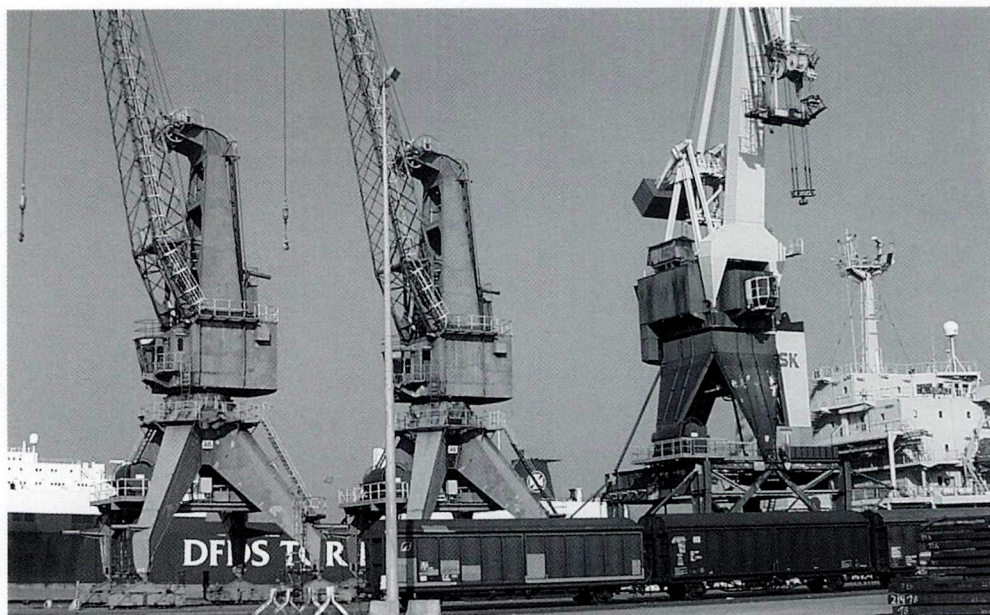
contingent havenarbeiders in één jaar tijd sinds 1980. In absolute aantallen was de daling het grootst tussen 1985 en 1986 met een afname met 130.372 arbeidstaken van het contingent havenarbeiders. In 1992 werden 116.033 minder arbeidstaken uitgevoerd door het havencontingent dan in 1991. Hierdoor daalt het gemiddeld aantal taken per havenarbeider van 209 in 1998 naar 189 in 1999. 1998 was wel een topjaar.

Het contingent magazijnarbeiders neemt in 1999 af met 97 tewerkgestelde personen (12 %). Ook het contingent van de vaklui neemt in 1999 af met 3 % (26 personen) en het aantal fruitsorteersters daalt in 1999 met 18 eenheden. Dit is een daling met zelfs 20%.

Het totaal aantal gepresteerde taken door alle arbeiders met een erkenningskaart daalt in 1999 met bijna 8 % ten opzichte van 1998. De procentuele afname van het totaal aantal uitgevoerde taken is minder groot dan de procentuele afname van het aantal taken uitgevoerd door het contingent havenarbeiders. Dit is te wijten aan het feit dat het aantal uitgevoerde taken door het contingent magazijnarbeiders, vaklui en fruitsorteersters in 1999 met ongeveer 5% daalde (25.662 taken minder).

Gedurende de periode 1980-1999 daalde het algemeen contingent met 3.506 tewerkgestelde personen (38 %) en het aantal arbeidstaken lag in 1999 37 % lager (-601.248 taken) dan in 1980. Alle gepresteerde RSZ-taken lagen in 1999 bijna 25 % (-498.484 taken) lager dan in 1980. Hieruit is duidelijk af te leiden dat de arbeidstaken van het algemeen contingent havenarbeiders sterk dalen per jaar. Deze daling wordt echter gedeeltelijk gecompenseerd door een toename van het aantal arbeidstaken uitgevoerd door de magazijnarbeiders, vaklui en fruitsorteersters. Hun aandeel in het aantal uitgevoerde taken bedraagt in 1999 reeds meer dan één derde (33,5%). In 1980 namen zij nog maar één vijfde van het aantal taken voor hun rekening. Zij voerden in 1999 102.764 arbeidstaken meer uit dan in 1980.

De daling van het aantal arbeidstaken is onder andere te wijten aan de sterke daling van het goederenverkeer in 1999. In 1999 kreeg vooral het conventioneel stukgoed, dat zeer arbeidsintensief is, het tijdelijk hard te verduren. Voor 2000 voorziet men, door gunstige conjuncturele ontwikkelingen, terug een toename van deze goederencategorie.





Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Antwerpen (1980-1999; gegevens einde jaar)

Jaar	Contingent haven- arbeiders (A)+(B) incl. arb.ong. op 31/12	Totaal contingent havenarbeiders (index)	Erkende havenarbeiders (A)	Kandidaat havenarbeiders (B)	Aantal (2) arbeids- ongeschikte havenarbeiders	Totaal gepres- teerde RSZ- taken (A)+(B)	Totaal gepres- teerde taken (A)+(B) (index)	Gemiddeld aantal taken per haven- arbeider per jaar(3)	Contingent magazijn- arbeiders	Vaklui	Fruit sorteer- sters	Totaal aantal arbeiders met erkenningkaart (1)	Alle gepresteerde RSZ-taken	Alle gepresteerde RSZ-taken 1980=100	Totale overslag excl. vloeibare bulk (x1000)	Totale overslag excl. vloeibare bulk (index)
1980	9.270	100	9.084	186	0	1.613.105	100	174	198	828	0	10.296	2.020.771	100	62.961	100
1981	9.196	99	8.496	700	0	1.605.786	100	175	529	902	0	10.627	2.013.516	100	62.554	99
1982	8.748	94	8.307	441	0	1.530.130	95	175	480	949	0	10.177	1.931.016	96	62.143	99
1983	8.469	91	8.153	316	0	1.452.526	90	172	462	971	0	9.902	1.855.685	92	60.170	96
1984	8.367	90	7.980	387	0	1.563.203	97	187	437	1.076	0	9.880	2.017.454	100	68.628	109
1985	8.449	91	7.774	675	0	1.515.891	94	179	363	1.157	0	9.969	1.990.129	98	68.329	109
1986	8.457	91	7.521	936	0	1.385.519	86	164	318	1.099	0	9.874	1.840.461	91	64.279	102
1987	8.013	86	7.110	903	0	1.332.449	83	166	328	1.033	0	9.374	1.747.504	86	66.621	106
1988	7.701	83	7.027	674	0	1.390.476	86	181	310	1.072	0	9.083	1.804.242	89	74.252	118
1989	7.337	79	6.888	449	0	1.336.347	83	182	309	1.093	0	8.739	1.764.610	87	72.185	115
1990	7.009	76	6.701	308	0	1.384.598	86	198	393	1.041	0	8.443	1.832.165	91	76.142	121
1991	7.170	77	6.428	742	0	1.362.931	84	190	547	922	24	8.663	1.819.268	90	75.762	120
1992	7.354	79	6.506	848	587	1.246.898	77	184	619	905	35	8.913	1.665.506	82	76.712	122
1993	7.029	76	6.554	475	533	1.187.271	74	183	642	833	40	8.544	1.587.089	79	74.450	118
1994	6.643	72	6.399	244	487	1.184.183	73	192	667	800	33	8.143	1.581.804	78	79.838	127
1995	6.367	69	6.251	116	481	1.141.233	71	194	742	830	44	7.983	1.561.776	77	82.512	131
1996	6.052	65	5.936	116	442	1.060.256	66	189	828	797	35	7.712	1.499.321	74	79.466	126
1997	5.820	63	5.741	79	446	1.076.774	67	200	788	815	91	7.514	1.544.307	76	82.773	131
1998	5.727	62	5.512	215	421	1.111.469	69	209	802	822	89	7.440	1.647.561	82	90.305	143
1999	5.764	62	5.352	412	413	1.011.857	63	189	705	796	71	7.336	1.522.287	75	86.440	137

Bron: CEPA, AGHA (SEA), Jaarverslag Vlaamse Havencommissie

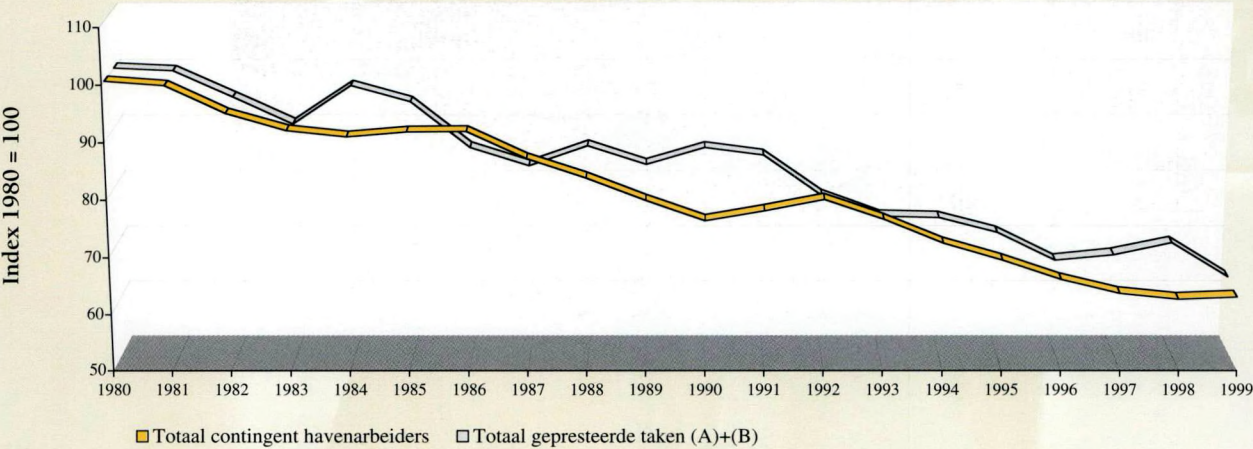
(1) Er zijn nog enkele andere werknemers met een erkenningkaart ingeschreven bij CEPA, maar deze hebben niet rechtstreeks te maken met havenarbeid.

(2) Vanaf 31-12-1992 werden alle arbeidsongeschikte havenarbeiders opgegeven.

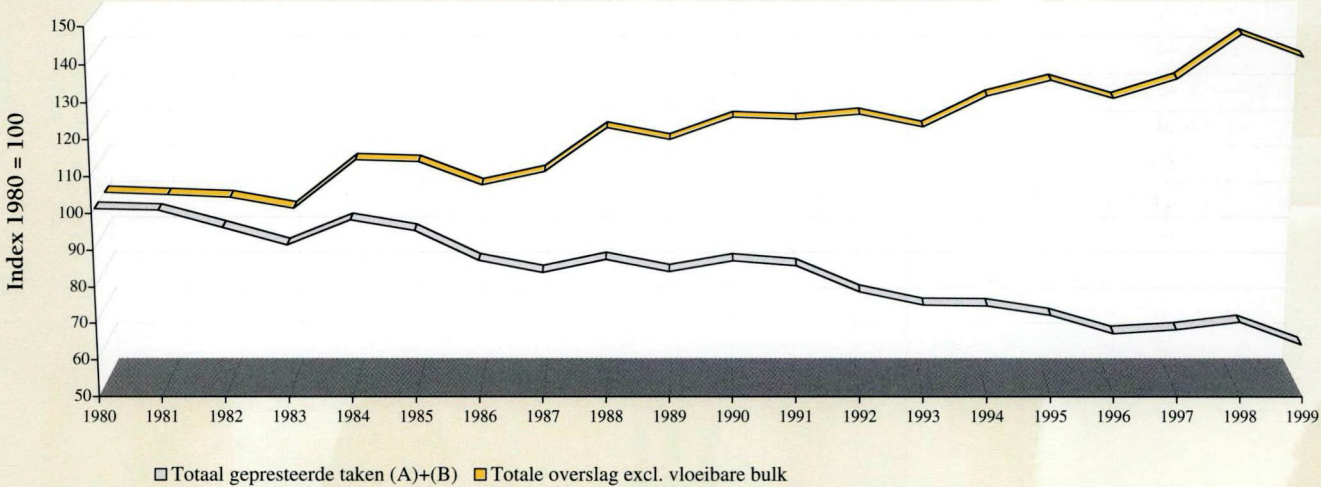
(3) De arbeidsongeschikte havenarbeiders zijn er vanaf 1992 uitgehaald bij de berekening van de gemiddelde prestaties per havenarbeider



Haven van Antwerpen: evolutie contingent en gepresteerde taken



Haven van Antwerpen: gepresteerde taken versus overslag







### **Havenarbeid in de haven van Gent**

In de *haven van Gent* daalt in 1999 zowel het aantal havenarbeiders als het aantal gepresteerde arbeidstaken. Over de periode 1980-1999 is de afname van het totale contingent havenarbeiders minder sterk dan in de haven van Antwerpen. De daling van het contingent havenarbeiders laat zich in Gent het sterkst voelen in de periode 1990-1998. De laatste jaren doet er zich stilaan een stabilisatie voor. Het totale contingent havenarbeiders daalt tussen 1998 en 1999 met 15 eenheden (of 2,16 %). Het aantal gepresteerde arbeidstaken daalt in dat werkjaar zelfs met 9,5% (of 8.289,5 taken minder) en bereikt hiermee terug het peil van 1997. Dit heeft als gevolg dat het gemiddeld aantal taken per havenarbeider zakt tot bijna 151 taken per havenarbeider. Dit gemiddelde ligt nog wel hoger dan de lage cijfers voor de periode 1992-1996. De behandelde goederenstroom steeg tussen 1998 en 1999 licht met 1,2 %.

Over de periode 1980-1998 daalde het algemeen contingent met 33 %<sup>6</sup> of 262 tewerkgestelde personen. Opmerkelijk is dat het contingent zich gedurende de periode 1980-1987 sterk uitbreidde (gemiddeld 2,1 % per jaar), om daarna drastisch af te nemen (gemiddeld 4,5 % per jaar).

Vanaf 1994 tot en met 1999 daalt het contingent havenarbeiders jaarlijks verder met 4,6%. De sterke daling van het Algemeen Contingent van 1994 naar 1995 is volledig toe te schrijven aan de uitstapregeling voor havenarbeiders van meer dan 50 jaar bij de invoering van de nieuwe Codex in 1994 in de haven van Gent. Ook het aantal kraanmannen, vaklui en havenmarkeerders kent een dalend verloop vanaf 1991. Sinds 1999 is er in de daling van deze drie categorieën echter een stabilisatie waar te nemen. Zo stijgt het aantal vaklui met 4 eenheden (+4,7%), bij de havenarbeiders markeerders komt er 1 persoon bij (+1,7%) en het aantal kraanmannen havenarbeiders blijft ongewijzigd.

De toename van het contingent gedurende de jaren 1980-1987 is vooral te verklaren door de sterke verkeerstoename tot en met 1985 in de haven van Gent, die weerspiegeld wordt in het totaal aantal gepresteerde arbeidstaken. De jaren 1987-1991 worden gekenmerkt door een zekere stabilisatie van het aantal arbeidstaken per jaar. Vanaf het jaar 1992 is er echter een sterke afname van het aantal arbeidstaken (met 36 % tussen 1991 en 1996). In 1997 en 1998 neemt het aantal arbeidstaken terug toe, om in 1999 terug drastisch te dalen.

<sup>6</sup> Voor de havens van Antwerpen, Brugge-Zeebrugge en Oostende gaat het om de toestand op het einde van het jaar. Voor de haven van Gent gaat het telkens om de toestand op 1 januari.



Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Gent (1980-1999; gegevens einde jaar)

Jaar	Totaal contingent havenarbeiders op 01/01	Totaal contingent havenarbeiders (index)	Totaal gepresteerde taken	Totaal gepresteerde taken (index)	Gemiddeld aantal taken per haven- arbeider per jaar	Vaklui (1)	Kraanmannen- havenarbeiders (2)	Havenarbeiders- markeerders (3)	Totaal aantal arbeiders met erkenningkaart	Totale overslag excl. vloeibare bulk (x1000)	Totale overslag excl. vloeibare bulk (index)
1980	787	100	131.095,0	100	167	0	0	n.b.	787	16.511	100
1981	809	103	135.914,0	104	168	0	0	n.b.	809	17.466	106
1982	887	113	149.096,0	114	168	0	0	n.b.	887	21.014	127
1983	925	118	123.264,5	94	133	0	0	n.b.	925	21.435	130
1984	905	115	150.460,0	115	166	0	0	n.b.	905	24.554	149
1985	881	112	157.295,5	120	179	0	0	n.b.	881	24.198	147
1986	896	114	137.957,0	105	154	190	0	n.b.	1.086	21.834	132
1987	908	115	121.601,5	93	134	187	0	n.b.	1.095	22.339	135
1988	835	106	121.772,5	93	146	178	0	n.b.	1.013	22.361	135
1989	796	101	122.903,5	94	154	171	0	n.b.	967	21.044	127
1990	761	97	126.292,5	96	166	119	0	n.b.	880	21.501	130
1991	738	94	118.356,5	90	160	117	38	94	987	23.295	141
1992	715	91	102.737,0	78	144	125	51	83	974	20.781	126
1993	706	90	96.145,0	73	136	119	52	74	951	20.116	122
1994	665	84	82.234,0	63	124	111	50	69	895	21.876	132
1995	565	72	78.734,0	60	139	99	38	69	771	20.050	121
1996	553	70	75.692,5	58	137	91	47	60	751	19.626	119
1997	541	69	80.691,0	62	149	85	54	62	742	21.187	128
1998	539	68	87.489,5	67	162	86	46	58	729	21.534	130
1999	525	67	79.200,0	60	151	90	46	59	720	21.795	132

Bron: Centrale van de Werkgevers aan de Haven van Gent, CEPG, jaarverslag Vlaamse Havencommissie

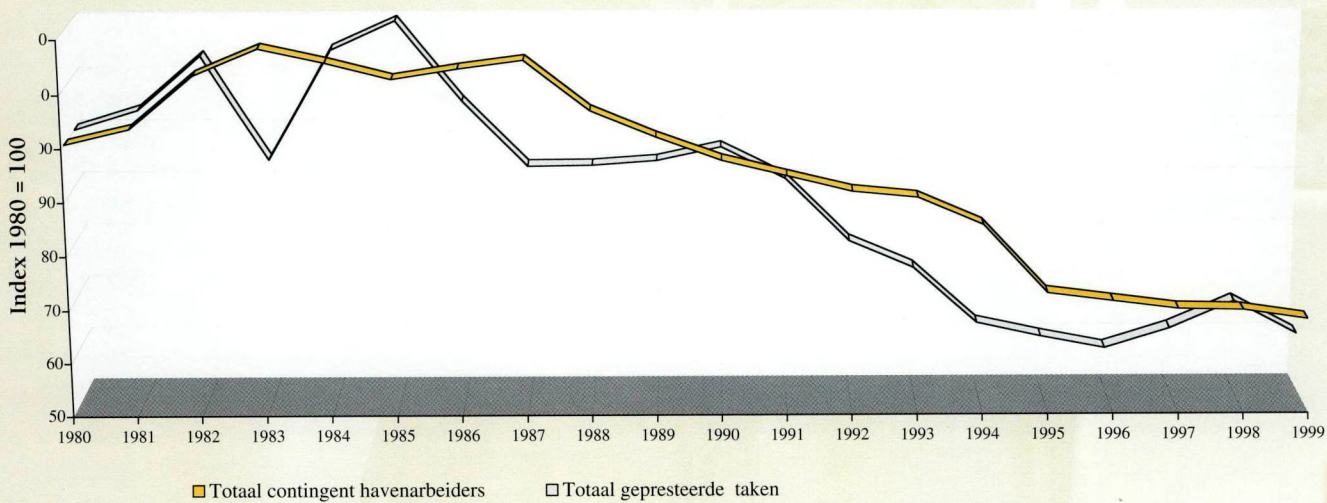
(1) De vaklui omvatten in Gent tot en met 1989 alle kraanmannen plus een aantal vaklui waarvoor het CEPG als sociaal secretariaat optreedt.

(2) De hierbij vermelde cijfers betreffen enkel de kraanmannen-havenarbeiders die in vast dienstverband werken maar een erkenningkaart bezitten.

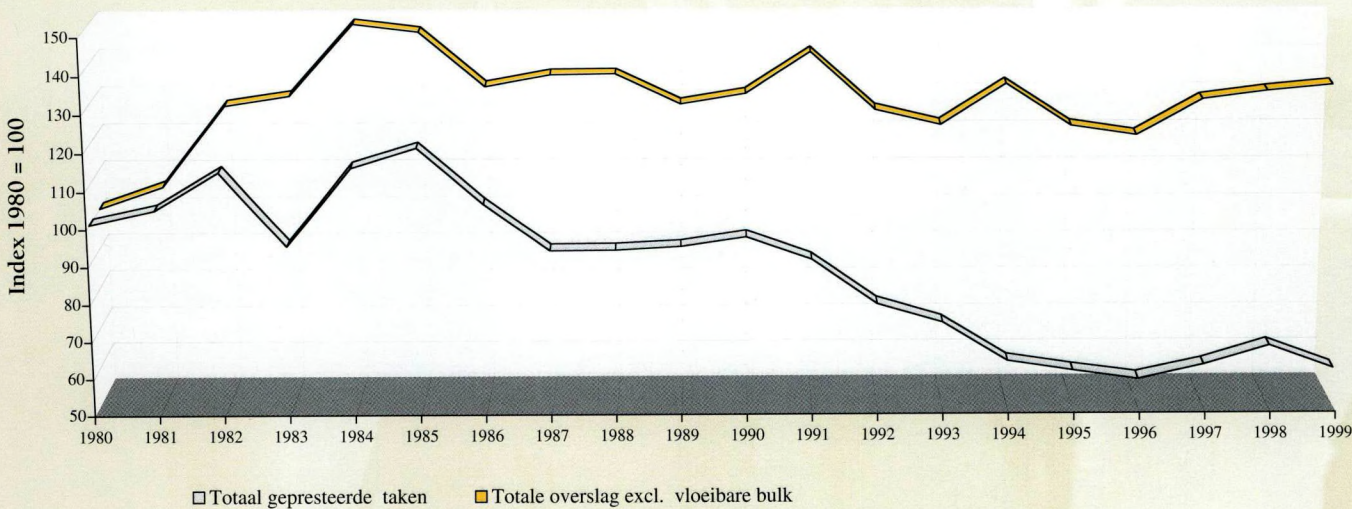
(3) De hierbij vermelde cijfers betreffen enkel de havenarbeiders-markeerders die in vast dienstverband werken maar een erkenningkaart bezitten. Betrouwbare gegevens zijn maar beschikbaar vanaf 1991.



Haven van Gent: evolutie contingent en gepresteerde taken



Haven van Gent: gepresteerde taken versus overslag





Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Zeebrugge  
(1980-1999; gegevens einde van het jaar)

Jaar	Totaal contingent havenarbeiders op 31/12 (1)	Totaal contingent havenarbeiders (index)	Totaal gepresteerde RSZ-taken (2)	Totaal gepresteerde taken (index)	Gemiddeld aantal taken per haven- arbeider per jaar	Totale overslag, excl. vloeibare bulk (x1000)	Totale overslag excl. vloeibare bulk (index)
1980	327	100	36.162	100	111	8.677	100
1981	361	110	35.508	98	98	8.292	96
1982	342	105	35.864	99	105	8.123	94
1983	341	104	35.712	99	105	9.434	109
1984	488	149	41.313	114	85	11.292	130
1985	520	159	66.077	183	127	13.350	154
1986	530	162	79.549	220	150	14.157	163
1987	679	208	88.986	246	131	15.618	180
1988	748	229	103.382	286	138	16.685	192
1989	786	240	130.057	360	165	21.637	249
1990	862	264	158.725	439	184	25.771	297
1991	887	271	152.744	422	172	26.114	301
1992	866	265	160.267	443	185	28.502	328
1993	830	254	159.385	441	192	26.534	306
1994	917	280	169.076	468	184	27.968	322
1995	973	298	178.779	494	184	25.407	293
1996	921	282	194.215	537	211	23.688	273
1997	860	263	174.181	482	203	27.265	314
1998	830	254	182.510	505	220	28.482	328
1999	972	297	201.834	558	208	30.411	350

Bron: CEWEZ en jaarverslag Vlaamse Havencommissie

(1) Tot en met het jaarverslag van 1998 van de Vlaamse Havencommissie werden de cijfers weergegeven op 1 januari van het betreffende jaar.

(2) Tot en met 1995 gaat het hier om alle gepresteerde taken. Vanaf 1996 is het weergegeven aantal het aantal RSZ-taken.

### Havenarbeid in de haven van Brugge-Zeebrugge

In tegenstelling met havens van Antwerpen en Gent stijgt in de haven van Brugge-Zeebrugge in 1999 zowel het algemeen contingent havenarbeiders als het totaal aantal gepresteerde arbeidstaken. Het contingent havenarbeiders neemt in 1999 zelfs toe met 17% (142 eenheden). Hiermee bereikt het contingent havenarbeiders terug hetzelfde niveau als in 1995 en wordt de daling gedurende de periode 1996-1998 teniet gedaan. Het aantal arbeidstaken stijgt in 1999 met bijna 11% tegenover 1998 (+19.324 taken). Hiermee wordt het hoogste aantal jaarlijks uitgevoerde arbeidstaken bereikt sinds 1980. Echter door de sterke toename van het aantal arbeiders daalde het gemiddeld aantal arbeidstaken per havenarbeider met bijna 6% tussen 1997 en 1998. Het gemiddelde bedraagt echter nog steeds 208 taken per havenarbeider.

Tot en met 1995 kende het contingent havenarbeiders een zeer sterke stijging. In de periode

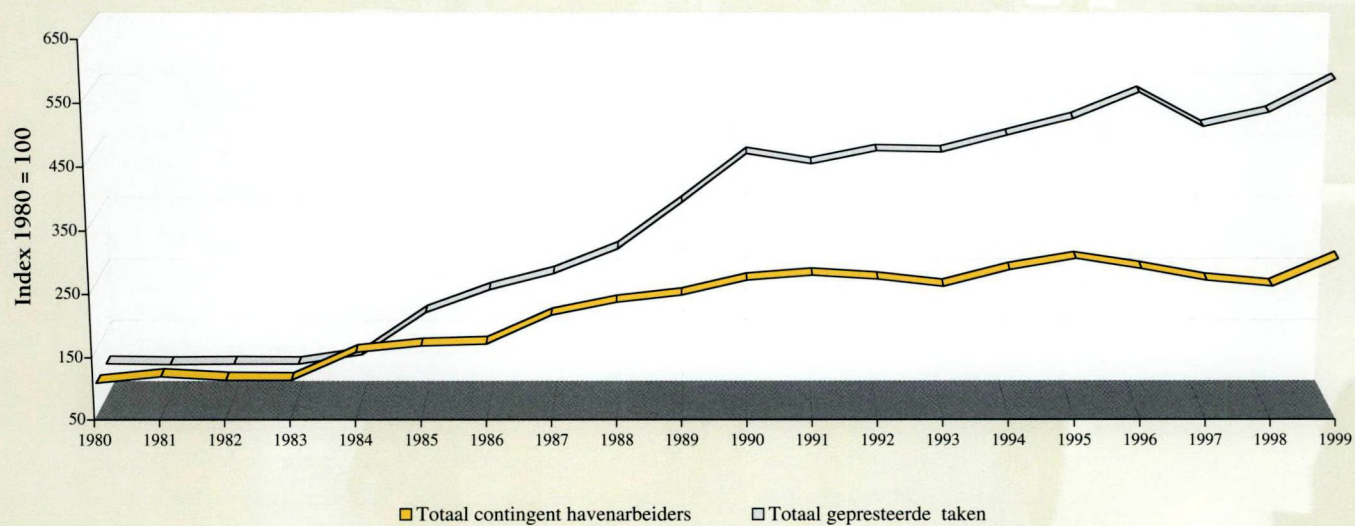
1996-1998 daalde het aantal om in 1999 terug het peil van 1995 te bereiken. Het contingent havenarbeiders verdrievoudigde bijna in de periode 1980-1999 (gemiddelde jaarlijkse stijging: bijna 6%<sup>7</sup>). Het totale aantal havenarbeiders nam in de periode 1980-1999 toe van 346 tot 972 eenheden.

De sterke stijging van het contingent in de periode 1980-1999 is toe te schrijven aan de aanzienlijke toename van het aantal uit te voeren arbeidstaken; hetgeen op zijn beurt werd veroorzaakt door de toename van de overslag in de haven. Vooral de toename van de arbeidsintensieve trafieken, zoals de auto- en de fruittrafieken, leiden tot een sterke stijging van het aantal arbeidstaken. Het aantal gepresteerde arbeidstaken verzesvoudigde bijna in die periode. Hierbij bedraagt de gemiddelde jaarlijkse groei 9,5 %. De overslagactiviteiten deden meer dan verdrievoudigen in deze periode (gemiddelde jaarlijkse groei 6,8 %). Tijdens die periode was 1994 het topjaar inzake het aantal uitgevoerde arbeidstaken per havenarbeider.

7 En dit ondanks het feit dat het Algemeen contingent in de jaren 1981, 1983 en 1984 iets minder eenheden telde dan in 1980.



### Haven van Zeebrugge: evolutie contingent en gepresteerde taken



### Haven van Zeebrugge: gepresteerde taken versus overslag





### Havenarbeid in de haven van Oostende

In 1999 daalt het algemeen contingent havenarbeiders in de haven van Oostende slechts met één eenheid (ongeveer -2,5 %). Het totaal aantal gepresteerde arbeidstaken stijgt in 1999 zelfs met 13 % ten opzichte van 1998 of met een totaal van 701 taken. De stijging van het aantal arbeidstaken is opmerkelijk gezien de daling van het maritieme verkeer tussen 1998 en 1999 met meer dan 21%.

Voor de haven van Oostende zijn alle gegevens slechts beschikbaar voor de periode 1990-1999. Gedurende deze periode daalt het algemeen contingent van havenarbeiders met 14 eenheden of 25 % (gemiddelde jaarlijkse daling van 3,2 %). Het aantal arbeidstaken ligt in 1999 echter 874 eenheden hoger dan in 1990 (+17 % tegenover 1990). Het gemiddelde aantal taken per havenarbeider lag in 1990-1991 vrij laag. In 1991

was het gemiddelde immers maar 60 arbeidstaken per havenarbeider. In 1999 wordt hierin na 1998, een nieuw maximum bereikt sinds 1990, met een gemiddelde van 147 taken per havenarbeider. De goede prestatie in 1999 inzake het aantal arbeidstaken per havenarbeider is vooral te danken aan het hoge aantal arbeidstaken.

Wat de overslag in de haven van Oostende betreft moet worden opgemerkt dat de gegevens vanaf 1997 niet meer goed vergelijkbaar zijn met de gegevens van de jaren ervoor. In 1997 heeft de RMT haar maritieme activiteiten immers stopgezet. Deze werden gedeeltelijk overgenomen door Sally-Lines, die verplicht was om met havenarbeiders te werken, in tegenstelling tot de RMT. Eind 1998 stopte ook Sally-Lines deze activiteiten. Deze werden vervolgens gedeeltelijk verder gezet door de Trans Europe Shipping Line.

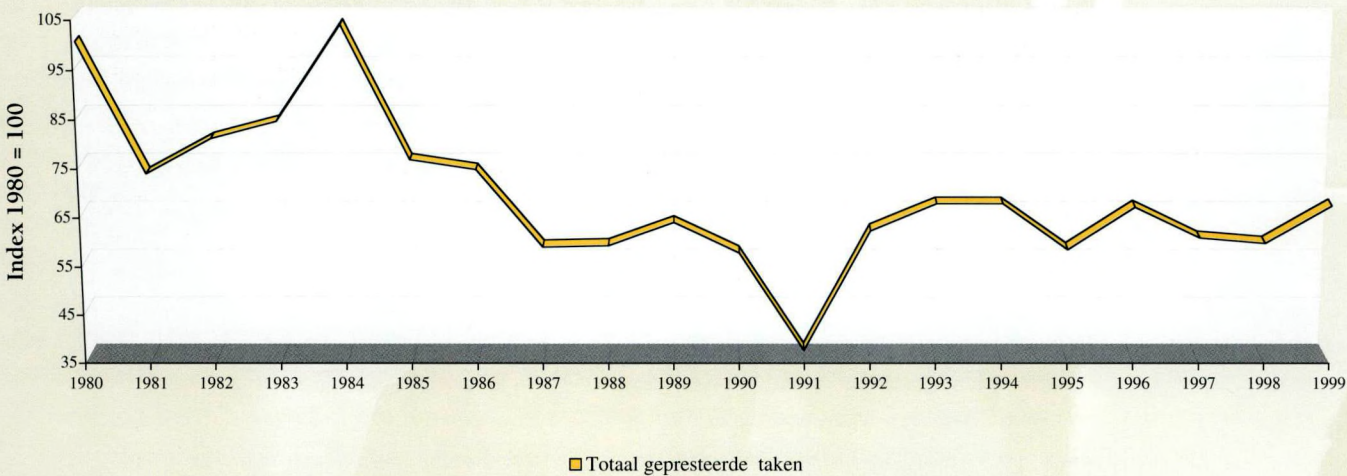
Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de Haven van Oostende (1980-1999)

Jaar	Totaal contingent havenarbeiders op 31/12	Totaal contingent havenarbeiders jaar 1990=100	Totaal gepresteerde taken	Totaal gepresteerde taken (index)	Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar	Totale overslag excl. vloeibare bulk en RMT	Totale overslag . excl. vloeibare bulk en RMT (index)
1980	n.b.	n.b.	9.034,5	100	n.b.	1.240.653	100
1981	n.b.	n.b.	6.601,0	73	n.b.	1.208.658	97
1982	n.b.	n.b.	7.252,0	80	n.b.	1.380.910	111
1983	n.b.	n.b.	7.569,5	84	n.b.	1.232.915	99
1984	n.b.	n.b.	9.342,0	103	n.b.	1.468.725	118
1985	n.b.	n.b.	6.863,5	76	n.b.	1.468.496	118
1986	n.b.	n.b.	6.681,5	74	n.b.	1.387.379	112
1987	n.b.	n.b.	5.244,0	58	n.b.	1.602.003	129
1988	n.b.	n.b.	5.268,0	58	n.b.	1.944.944	157
1989	n.b.	n.b.	5.695,5	63	n.b.	2.057.201	166
1990	55	100	5.135,0	57	93	2.023.821	163
1991	55	100	3.294,5	36	60	2.198.079	177
1992	54	98	5.539,5	61	103	2.583.714	208
1993	50	91	6.048,0	67	121	3.103.420	250
1994	49	89	6.046,5	67	123	3.176.542	256
1995	49	89	5.186,5	57	106	3.034.880	245
1996	49	89	5.985,0	66	122	2.545.000	205
1997	47	85	5.409,0	60	115	4.053.000	327
1998	42	76	5.308,0	59	126	3.899.000	314
1999	41	75	6.009,0	67	147	3.071.000	248

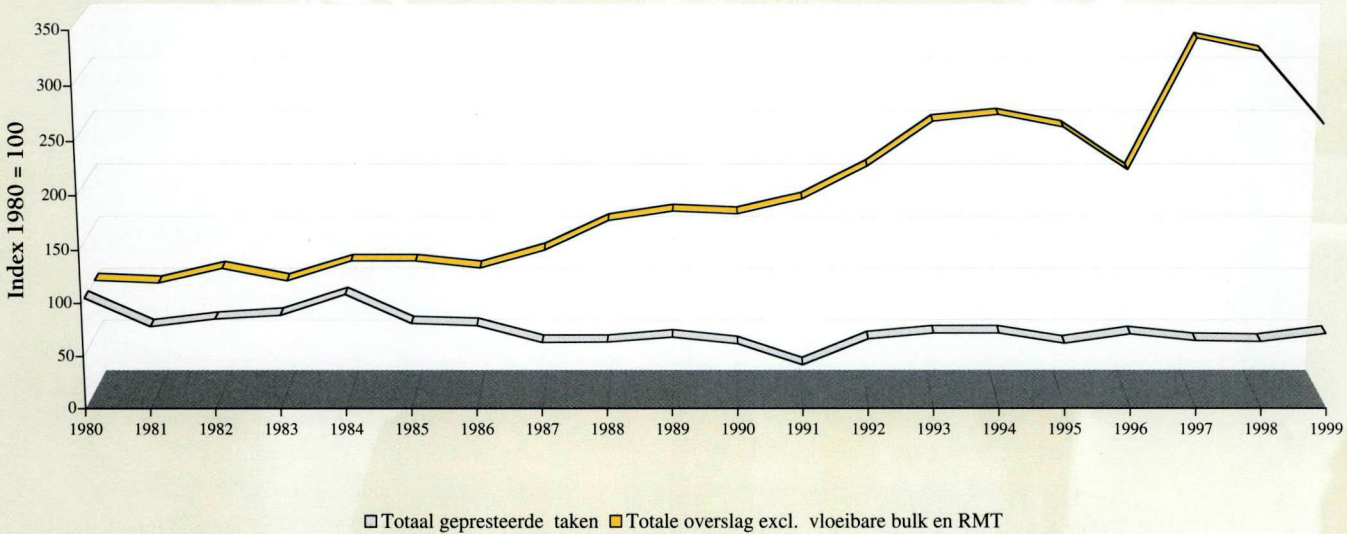
Bron: Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende, Sociale Samenwerking - Group S en jaarverslag Vlaamse Havencommissie



Haven van Oostende: evolutie gepresteerde taken



Haven van Oostende: gepresteerde taken versus overslag





# Het maritieme verkeer in de Vlaamse havens

In de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende werd in totaal 178,1 miljoen ton goederen gelost en geladen in 1999. Dit is iets minder, nl. 1,4 %, dan in 1998. Antwerpen ging er 3,5 % op achteruit, hetgeen niet hoeft te verwonderen gezien de schitterende resultaten in 1998. Gent en Zeebrugge noteerden een toename van het maritieme verkeer, respectievelijk met 1,2 % en met 6,5 %. De lossingen en ladingen in Oostende lagen 21 % lager dan in 1998.

In dit hoofdstuk "Het maritieme verkeer" wordt een overzicht gegeven van de verkeersontwikkeling sinds 1980. De nadruk wordt gelegd op de meest recente gegevens, nl. deze van 1999.

## Algemeen overzicht

### ■ De Le Havre-Hamburg range

De Le Havre-Hamburg range bestaat uit de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Rotterdam, Amsterdam, Bremen, Hamburg, Duinkerke en Le Havre. De Vlaamse Havencommissie rekent ook de haven van Oostende tot deze range. In totaal werd door de havens in de Le Havre-Hamburg range in 1999 een totale overslag gerealiseerd van 738,9 miljoen ton. Dit is 8,2 miljoen ton minder dan in 1998 (- 1,1 %).

Het marktaandeel van de Vlaamse havens is nage-noeg stabiel gebleven ten opzichte van vorig jaar (van 24,2 % in 1998 naar 24,1 % in 1999). Het marktaandeel van Antwerpen en Oostende nam licht af, hetgeen werd gecompenseerd door een lichte toename van het aandeel van Zeebrugge. Het marktaandeel van Gent bleef status quo.

In de Le Havre-Hamburg range waren het de havens van Gent, Bremen, Amsterdam en vooral Zeebrugge en Hamburg die een hoger overslagcijfer dan in 1998 noteerden. Rotterdam, Antwerpen, Le Havre, Duinkerke en Oostende tekenden lagere overslagcijfers op.

### ■ De haven van Antwerpen

De haven van Antwerpen heeft het recordcijfer van 1998, bijna 120 miljoen ton, niet kunnen verbeteren in 1999. Het verlies bleef echter beperkt gebleven tot 3,5 %.

Tegenover 1998 nam de overslag van massagoederen in de haven van Antwerpen in 1999 af met 4,3 miljoen ton tot 55,4 miljoen ton. De sterke toename van aardolie die in 1998 werd opgetekend, werd in 1999 gecompenseerd door een afname van 9,3 tot 6,8 miljoen ton. De overslag van aardoliederivaten, die in 1998 nog sterk was afgenomen, is in 1999 terug gestegen van 15,2 tot 16,8 miljoen ton. Voor chemicaliën nam zowel de aanvoer als de afvoer toe. Het totaal aan vloeibare massagoederen is min of meer stabiel gebleven (-0,9 %).

In 1998 werden 14,5 % meer droge massagoederen behandeld in de haven van Antwerpen (+3,8 miljoen ton). Deze toename werd in 1999 bijna volledig ongedaan gemaakt (-13,3 % in 1999). Zowel de overslag van erts (-0,9 miljoen ton of -9,5 %) als van steenkool (-2,7 miljoen ton of -28,9 %) is afgenomen. Granen, zand en grind en meststoffen bleven ongeveer op hetzelfde niveau. Droge en vloeibare massagoederen maakten in 1999 47,9 % uit van de totale Antwerpse haven-traffic.

In 1999 werd in totaal 60,3 miljoen ton stukgoed overgeslagen, dit is nauwelijks meer dan in 1998,



doch er zijn wel belangrijke verschuivingen opgetreden. Zo nam het containerverkeer ook in 1999 sterk toe tot bijna 3,6 miljoen TEU of 39,4 miljoen ton. In TEU uitgedrukt bedroeg de toename 348.496 TEU of 10,7 %. In ton uitgedrukt ligt de groei zelfs hoger, nl. 11,5 %.

De overslag van ro-ro goederen nam licht af met 2,3 % tot 5,7 miljoen ton. Tot deze groep behoren de aan- en afvoer van rollend materieel (vnl. auto's), maar ook van een aantal woudproducten. Onder de "conventionele stukgoederen" worden de stukgoederen verstaan die niet in containers of als ro-ro worden vervoerd. Voor ijzer en staal, zijnde het belangrijkste conventionele stukgoed, werd een aanzienlijke daling geregistreerd (-17,9% of -1,7 miljoen ton). Voor stukgoederen zoals non-ferro-metalen, meststoffen en chemicaliën, hout, houtcellulose en papierpulp, fruit en bloem werd eveneens een daling genoteerd. De overslag van suiker halveerde in 1999.

In 1999 zijn er 15.894 zeeschepen in de haven van Antwerpen aangekomen, 629 minder dan in 1998. De bruto register tonnage van al deze schepen nam licht af van 198,9 tot 197,3 miljoen BRT/BT. Dit brengt de gemiddelde grootte van de aangekomen zeeschepen op 12.738 BRT, hetgeen 3,3 % hoger is dan in 1998. Ter vergelijking: de gemiddelde grootte van een zeeschip dat in de haven van Antwerpen aankomt lag in 1980 op 5.988 BRT/BT. In 1994 lag de gemiddelde scheepsgrootte voor het eerst boven de 10.000 BRT/BT.

De goederen die in de haven van Antwerpen aankomen, zijn voor 40 % uit Europa afkomstig. Noord- en Zuid-Amerika en Afrika zijn eveneens van groot belang met een aandeel van respectievelijk 26 %, 13 % en 17 %. De goederen die de haven van Antwerpen per zeeschip verlaten, hebben in hoofdzaak Europa (36 %), Azië (22 %) Noord-Amerika (17 %) en Afrika (16 %) als bestemming.

## ■ De haven van Gent

De haven van Gent realiseerde in 1999 een totale goederenoverslag van 23,9 miljoen ton, 1,2 % meer dan in 1998.

De overslag van droge massagoederen, die in de haven van Gent ruim 73 % uitmaakt van de totale overslag, is in 1999 op hetzelfde niveau gebleven als in 1998, nl. 17,5 miljoen ton. Bij de landbouwproducten (vooral granen) werd een deel van het verlies dat in 1998 werd geleden, terug goedgehaakt (van 0,629 naar 1,342 miljoen ton of +113 %). De aanvoer van ijzererts lag in 1999 3,0 % lager dan het jaar ervoor. De aanvoer van steenkool verminderde aanzienlijk (-13,2 %). Anderzijds zijn de aan- en afvoer van onder meer veevoeder (+11,0 %) en kunstmeststoffen (+19,8 %) toegenomen. De overslag van vloeibare massagoederen nam licht toe tot 2,1 miljoen ton.

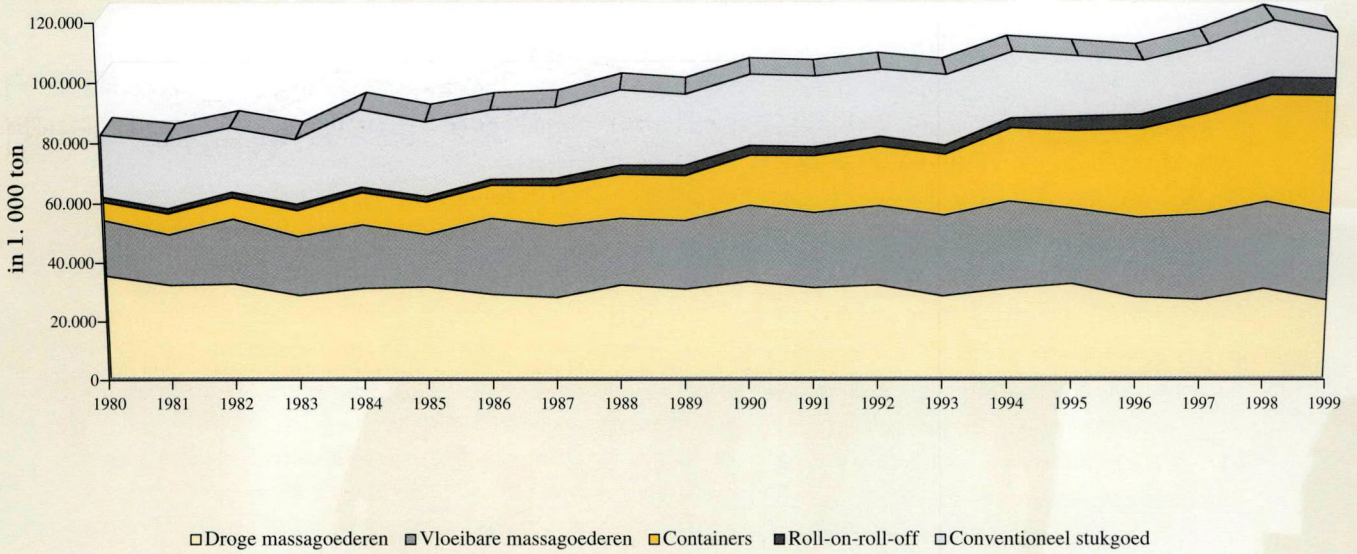
Het roll-on-roll-off-verkeer nam in de haven van Gent toe met 3,7 % tot 1,35 miljoen ton. Het gaat om de aan- en afvoer van auto's (Honda's en Volvo's) en transport via de "Eurobridge". Het conventionele stukgoedverkeer nam in 1999 met 7,6 % toe tot 2,8 miljoen ton. Deze toename is voor een belangrijk stuk toe te schrijven aan de toename van staalproducten (halffabrikaten van staal, staven en vormstaal, enz.).

De gemiddelde grootte van de aangekomen zeeschepen is in 1999 toegenomen van 9.253 tot 9.840 BRT. De gemiddelde grootte neemt jaar na jaar toe. In totaal kwamen er in het Gentse havengebied 3.089 zeeschepen aan in 1999.

Van de in Gent geloste goederen hebben er 25 % Europa als herkomst; 18 % van de goederen komt uit Noord-Amerika en 36 % uit Zuid-Amerika. De bestemmingen van de in de haven van Gent geladen goederen zijn hoofdzakelijk (voor 79 %) in Europa gelegen. Ruim 9 % van de goederen die vanuit Gent worden vervoerd hebben Noord-Amerika als bestemming.



Maritiem verkeer haven van Antwerpen

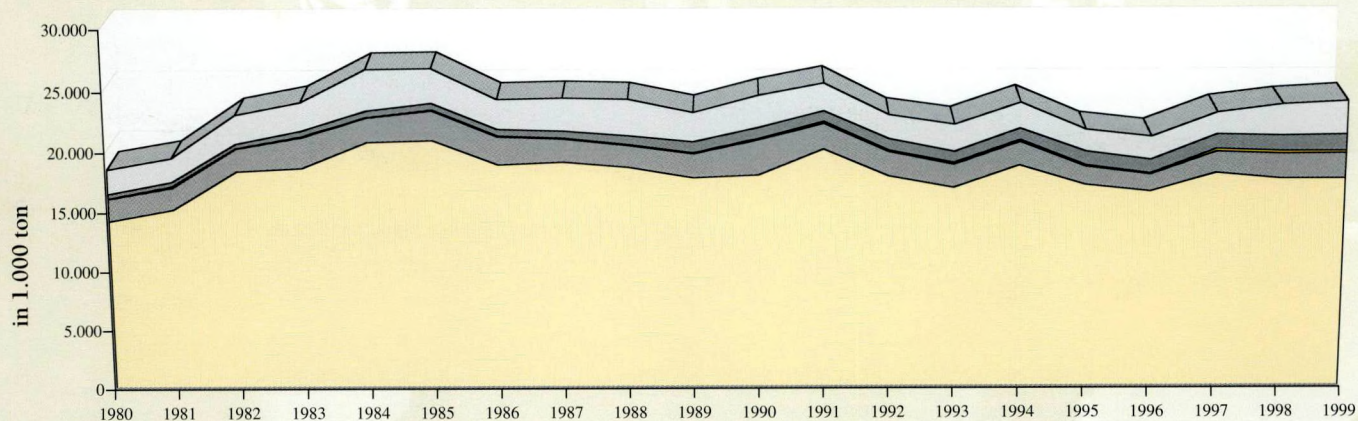


Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Antwerpen

	Miljoen ton 1999	Evolutie 1998-1999	Aandeel 1999
<i>Totaal maritiem verkeer</i>	<i>115,7</i>	<i>-3,5 %</i>	<i>100,0 %</i>
Droge massagoederen	26,1	-13,3 %	22,6 %
Vloeibare massagoederen	29,2	-0,9 %	25,3 %
Containers	39,4	+11,5 %	34,1 %
Roll-on-roll-off	5,7	-2,3 %	4,9 %
Conventionele stukgoederen	15,1	-20,0 %	13,1 %



### Maritiem verkeer haven van Gent



□ Droge massagoederen   ■ Vloeibare massagoederen   ■ Containers   ■ Roll-on-roll-off   □ Conventioneel stukgoed

### Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Gent

	Miljoen ton 1999	Evolutie 1998-1999	Aandeel 1999
<b>Totaal maritiem verkeer</b>	<b>23,9</b>	<b>+1,2 %</b>	<b>100 %</b>
Droge massagoederen	17,5	0,0 %	73,1 %
Vloeibare massagoederen	2,1	+0,6 %	8,8 %
Containers	0,2	+7,0 %	0,9 %
Roll-on-roll-off	1,4	+3,7 %	5,6 %
Conventionele stukgoederen	2,8	+7,6 %	11,6 %



#### ■ De haven van Zeebrugge

De haven van Zeebrugge realiseerde in 1999 een totale maritieme overslag van 35,4 miljoen ton (+6,5 % tegenover 1998). Van de goederen die in de haven werden gelost, had 55 % een Europese oorsprong (hoofdzakelijk Groot-Brittannië) en werd ook een grote hoeveelheid aangevoerd vanuit Afrika (19 % van de aanvoer). De goederen die in Zeebrugge worden geladen, hebben in hoofdzaak (80 %) Europa als bestemming.

Tegenover 1998 werd er bij de droge massagoederen een toename geregistreerd van 12,5 %. Deze toename vloeit voort uit de toename van de overslag van steenkool (+13,7 %) en van ruwe mineralen en bouwmaterialen (+13,8 %). De aan- en afvoer van kolen (ten behoeve van de Belgische elektriciteitsproductie en het transshipment naar Groot-Brittannië) is weliswaar in 1999 gevoelig toegenomen, doch deze activiteit werd eind 1999 gestaakt. De trafiek van vloeibare massagoederen nam toe van 4,8 naar 5,0 miljoen ton (+4,8 %).

Het containerverkeer nam sterk toe in 1999 (+8,8 %), in hoofdzaak door de verdere ontwikkeling van de OCHZ-terminal. In totaal werd 9,96 miljoen ton goederen per container vervoerd, hetgeen overeenkomt met 850.164 TEU. Het ro-ro verkeer is, na een daling in 1998, terug met 2,8 % toegenomen in 1999. In totaal bedraagt het ro-ro verkeer 14,8 miljoen ton. De overslag van conventionele stukgoederen nam toe, onder meer door de behandeling van rondhout uit Rusland en de start met de behandeling van pulp.

In 1999 werden er via de haven van Zeebrugge 641.702 passagiers vervoerd van en naar Groot-Brittannië (+1,7 %).

In 1999 kwamen er in de haven van Zeebrugge 10.982 zeeschepen aan, met een totale bruto register tonnage van 84,6 miljoen BRT. De gemiddelde scheepsgrootte nam licht toe tot 7.704 BRT.

#### ■ De haven van Oostende

In de haven van Oostende werd in 1999 een totale overslag gerealiseerd van 3,1 miljoen ton. Meer dan de helft hiervan (1,6 miljoen ton) is roll-on-roll-off trafiek van en naar Groot-Brittannië. Het ro-ro verkeer nam af met 36,3 % tegenover 1998. Deze afname is het gevolg van de reorganisatie van de ro-ro-diensten op Groot-Brittannië, de afschaffing van de duty-free shopping in juni 1999. Tevens speelde de oorlog in Kosovo een rol, aangezien de politiek van Transeuropa Shipping Lines, die traditioneel actief is in de Adriatische Zee, hierdoor sterk werd beïnvloed.

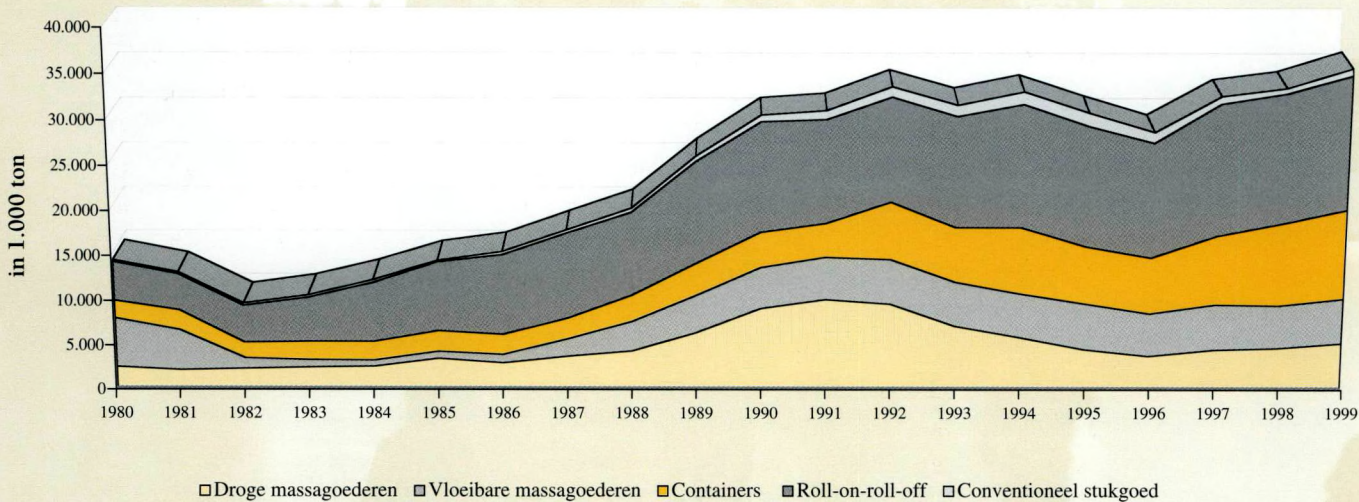
De aanvoer van zand en grind is eveneens belangrijk voor de haven van Oostende en maakte het grootste deel uit van de in de haven behandelde droge massagoederen. In totaal werden 1,4 miljoen ton droge massagoederen behandeld, dit is een toename van 8,1 % tegenover 1998. De passagierstrafiek is in 1999 afgenomen van 1.149.539 naar 983.201 personen; dit is een verlies van 14,5 %.

De in de haven van Oostende aangekomen goederen zijn voor 63 % afkomstig uit Europa (Groot-Brittannië). De overige 37 % heeft een andere oorsprong (zand en grind die op zee worden gewonnen). Alle goederen die vanuit de haven van Oostende vertrekken, hebben een Europese bestemming.

Er kwamen in 1999 3.171 schepen aan in de haven van Oostende, met in totaal 15,9 miljoen BT. De gemiddelde scheepsgrootte bedraagt 5.012 BT.



Maritiem verkeer haven van Zeebrugge



Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Zeebrugge

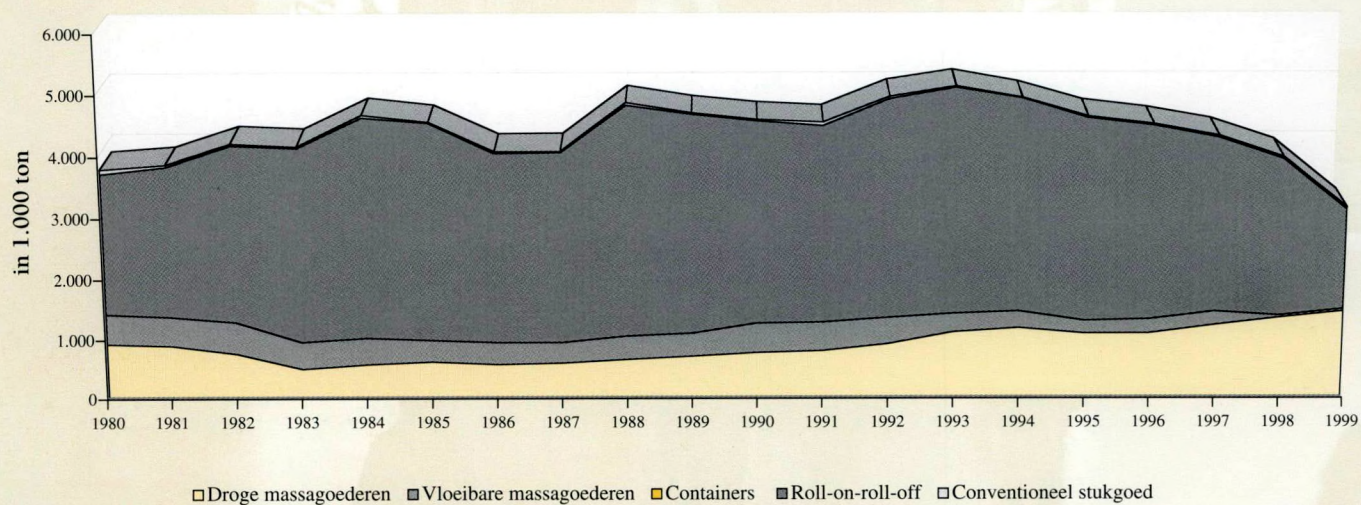
	Miljoen ton 1999	Evolutie 1998-1999	Aandeel 1999
Totaal maritiem verkeer	35,4	+6,5 %	100,0 %
Droge massagoederen	4,9	+12,5 %	13,9 %
Vloeibare massagoederen	5,0	+4,8 %	14,2 %
Containers	10,0	+8,8 %	28,1 %
Roll-on-roll-off	14,8	+2,8 %	41,7 %
Conventionele stukgoederen	0,8	+28,8 %	2,2 %



Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Oostende

	Miljoen ton 1999	Evolutie 1998-1999	Aandeel 1999
<i>Totaal maritiem verkeer</i>	3,11	-21,0 %	100,0 %
Droge massagoederen	1,40	+8,1 %	45,1 %
Vloeibare massagoederen	0,04	-3,9 %	1,2 %
Containers	0,00	0,0 %	0,0 %
Roll-on-roll-off	1,64	-36,3 %	52,8 %
Conventionele stukgoederen	0,03	+2,8 %	1,0 %

Maritiem verkeer haven van Oostende





## Statistische gegevens

### ■ Totaal maritiem verkeer

In de tabellen 01-01, 01-02 en 01-03 wordt het totale maritieme verkeer weergegeven voor de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende. Voor de haven van Oostende is het maritieme verkeer van de Regie voor Maritiem Transport (RMT) ook inbegrepen tot eind februari 1997. Daarna werden de maritieme activiteiten van de RMT overgenomen door private rederijen. De RMT-gegevens waren echter enkel beschikbaar in aantal voertuigen (vrachtwagens, perso-

nenwagens, autobussen) zodat er een omrekening moest gebeuren naar ton. Hiervoor werd ervan uitgegaan dat één personenauto 1 ton weegt en dat het gewicht van één vrachtwagen 17 ton bedraagt. Voor de uitsplitsing in lossing en lading voor de periode 1980-1985 werd de verhouding tussen lossing en lading geschat op basis van het gemiddelde van de verhoudingen lossingen/ladingen voor de periode 1986-1992.

De verkeerscijfers zijn voor alle opgenomen havens bruto (vooral van belang voor ro/ro- en containervervoer), inclusief nationaal maritiem verkeer en exclusief bunkers.

Tabel 01-01 : Lossingen, in 1000 ton, 1980-1999

	Haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende*	
1980	46.549	15.147	10.088	2.481	74.264
1981	43.724	15.723	8.552	2.483	70.481
1982	50.067	19.011	5.242	2.486	76.806
1983	46.469	18.943	5.687	2.295	73.393
1984	50.048	20.478	6.226	2.528	79.280
1985	48.122	19.769	7.352	2.505	77.748
1986	53.681	18.990	7.936	2.284	82.890
1987	53.047	19.410	9.725	2.336	84.518
1988	57.834	18.711	11.469	2.723	90.738
1989	56.927	17.604	15.668	2.656	92.854
1990	62.333	19.066	19.489	2.642	103.530
1991	60.654	20.525	19.626	2.663	103.467
1992	62.066	18.073	21.510	2.919	104.567
1993	57.639	17.346	18.629	2.988	96.602
1994	62.926	19.370	20.107	2.892	105.294
1995	65.112	18.332	18.651	2.715	104.809
1996	59.894	17.513	17.185	2.744	97.336
1997	63.066	19.299	18.462	2.694	103.521
1998	71.791	19.794	18.431	2.502	112.518
1999	66.150	18.925	19.439	2.106	106.620

Bron : havenbesturen en berekeningen VHC.

\* Voor Oostende inclusief RMT-traffic tot en met februari 1997, berekend a.d.h.v. 17 ton per vrachtwagen en 1 ton per personenwagen; de verdeling lossing/lading voor de RMT periode 1980-1985 werd geschat.



Tabel 01-02 : Ladingen, in 1000 ton, 1980-1999

	Haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende *	
1980	35.387	3.277	4.102	1.279	44.044
1981	36.036	3.595	4.289	1.351	45.272
1982	34.136	3.883	4.097	1.682	43.799
1983	33.853	5.037	4.618	1.825	45.333
1984	40.291	6.114	5.775	2.101	54.281
1985	38.124	6.904	6.814	2.008	53.850
1986	36.523	5.169	7.188	1.752	50.632
1987	38.054	4.845	7.887	1.704	52.489
1988	39.074	5.447	8.581	2.103	55.206
1989	38.474	5.443	10.139	2.005	56.060
1990	39.676	5.372	10.860	1.910	57.819
1991	40.692	4.930	11.227	1.843	58.692
1992	41.561	4.746	11.932	2.004	60.243
1993	44.217	4.688	12.808	2.102	63.815
1994	46.569	4.463	12.779	2.008	65.820
1995	42.962	3.250	11.923	1.878	60.012
1996	46.632	3.495	11.314	1.722	63.163
1997	48.829	3.677	13.946	1.583	68.035
1998	47.998	3.838	14.853	1.435	68.124
1999	49.504	4.980	16.002	1.002	71.488

Bron : havenbesturen en berekeningen VHC.

\* Voor Oostende inclusief RMT-traffic tot en met februari 1997, berekend a.d.h.v. 17 ton per vrachtwagen en 1 ton per personenwagen; de verdeling lossing/lading voor de RMT periode 1980-1985 werd geschat.

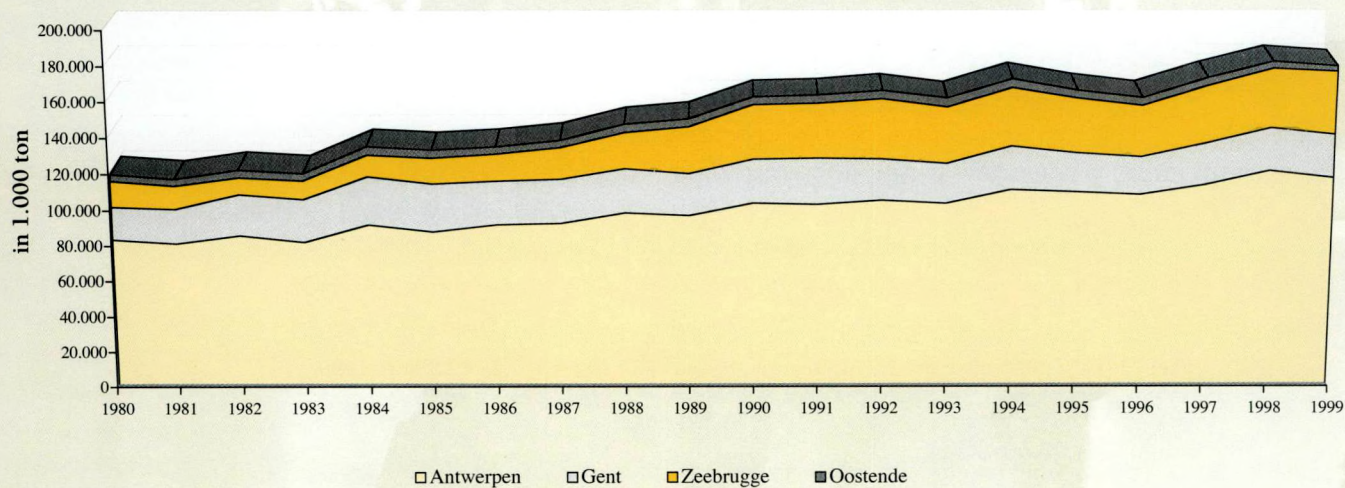
Tabel 01-03 : Lossingen + ladingen in 1000 ton, 1980-1999

	Haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	81.935	18.424	14.189	3.759	118.308
1981	79.760	19.318	12.841	3.834	115.753
1982	84.203	22.894	9.339	4.168	120.604
1983	80.322	23.980	10.305	4.120	118.726
1984	90.338	26.592	12.001	4.629	133.561
1985	86.246	26.673	14.166	4.513	131.598
1986	90.204	24.159	15.124	4.036	133.523
1987	91.101	24.255	17.613	4.040	137.008
1988	96.909	24.158	20.050	4.827	145.944
1989	95.400	23.047	25.807	4.661	148.915
1990	102.009	24.439	30.349	4.552	161.349
1991	101.346	25.455	30.853	4.506	162.159
1992	103.628	22.818	33.441	4.923	164.810
1993	101.856	22.034	31.437	5.090	160.417
1994	109.494	23.833	32.886	4.900	171.114
1995	108.073	21.582	30.573	4.593	164.821
1996	106.526	21.008	28.499	4.466	160.499
1997	111.895	22.976	32.408	4.277	171.556
1998	119.789	23.632	33.284	3.938	180.643
1999	115.654	23.905	35.441	3.108	178.109

Bron : tabel 01-01 en 01-02



## Totaal maritiem verkeer





■ **Maritiem verkeer ingedeeld in goederencategorieën**

Het maritiem verkeer ingedeeld in goederencategorieën, weergegeven in de tabellen 02-01 tot en met 02-04, werd door de havens zelf geregistreerd. Voor de haven van Antwerpen werd de indeling gebruikt van de havenkapiteinsdienst.

De havens van Gent en Zeebrugge gebruiken de N.V.S.-goederenindeling (Nomenclatuur der

Vervoersstatistieken). Oostende gebruikt een eigen indeling. Omdat het klasseren van de verscheepte goederen in goederencategorieën niet steeds op dezelfde manier gebeurt (zelfs al gebruiken de verschillende havens de N.V.S.-goederenindeling), is het minder aangewezen om een categorie-per-categorie vergelijking te maken tussen de gegevens van elk van de havens. De tabellen zijn wel geschikt om een algemeen inzicht te geven in het goederenpakket dat in elk van de havens wordt behandeld.

**Tabel 02-01 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Antwerpen, in 1000 ton, 1999**

Haven van Antwerpen			
Goederencategorie (geen NVS-indeling)	Lossing	Lading	Totaal
<b>Stukgoedbehandeling</b>	<b>27.004</b>	<b>33.295</b>	<b>60.299</b>
IJzer en staal	2.782	5.210	7.992
Non-ferro-metalen	262	90	352
Meststoffen / chemicaliën	43	387	430
Hout	615	50	665
Houtcellulose, papierpulp	3.686	544	4.230
Fruit	1.662	23	1.685
Graangewassen	13	193	206
Rollend materieel	599	971	1.570
Bloem	7	661	668
Suiker	18	526	544
Overig stukgoed	17.317	24.640	41.957
<b>Massagoedbehandeling</b>	<b>39.146</b>	<b>16.209</b>	<b>55.355</b>
Ruwe aardolie	6.740	37	6.777
Aardolie derivaten	9.822	7.022	16.844
Chemicaliën	3.128	2.186	5.314
Ertsen	8.501	525	9.026
Kolen	6.370	209	6.579
Granen	822	1.184	2.006
Meststoffen	1.326	3.080	4.406
Zand en grind	1.137	734	1.871
Overig massagoed	1.300	1.232	2.532
<b>TOTAAL</b>	<b>66.150</b>	<b>49.504</b>	<b>115.654</b>
Bron : Havenbedrijf Antwerpen			



Tabel 02-02 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Gent, in 1000 ton, 1999

Haven van Gent			
Goederencategorie (NVS-indeling)	Lossing	Lading	Totaal
<b>0 - Landbouwproducten</b>	<b>643</b>	<b>700</b>	<b>1.342</b>
01 - Granen	454	684	1.138
05 - Hout en kurk	184	16	200
09 - Andere ruwe plantaardige en dierlijke grondstoffen	4	0	4
<b>1 - Voedselproducten en veevoeder</b>	<b>3.512</b>	<b>837</b>	<b>4.349</b>
11 - Suiker	71	19	90
12 - Dranken	214	4	219
16 - Producten op basis van graan, fruit en groenten	18	4	22
17 - Veevoeder	1.703	597	2.300
18 - Oliehoudende zaden, dierlijke en plantaardige oliën	1.506	213	1.718
<b>2 - Vaste minerale brandstoffen</b>	<b>3.968</b>	<b>206</b>	<b>4.173</b>
21 - Steenkool	3.550	192	3.742
22 - Bruinkool	5	0	5
23 - Cokes	412	13	426
<b>3 - Petroleum en petroleumproducten</b>	<b>1.324</b>	<b>498</b>	<b>1.822</b>
32 - Vloeibare brandstoffen	136	249	384
33 - Energiegassen	2	0	2
34 - Andere aardolie-derivaten	1.186	250	1.436
<b>4 - Ertsen en metaalresiduen</b>	<b>4.813</b>	<b>505</b>	<b>5.318</b>
41 - IJzererts	4.603	0	4.603
45 - Andere ertsen en afvalstoffen daarvan	120	18	138
46 - Schroot, hoogovenstof, geroosterd ijzerkies	90	486	577
<b>5 - Producten van de metaalindustrie</b>	<b>1.295</b>	<b>904</b>	<b>2.199</b>
51 - Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	180	1	181
52 - Halffabrikaten van ijzer en staal	819	9	828
53 - Staven, profielen en draad van ijzer en staal	144	34	178
54 - Platen van ijzer en staal	106	857	963
55 - Buizen en pijpen van ijzer en staal	44	2	46
56 - Non-ferrometalen ruw, halffabrikaten en eindproducten	2	1	3
<b>6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen</b>	<b>820</b>	<b>295</b>	<b>1.116</b>
61 - Zand, grind, klei en slakken	151	45	196
63 - Andere ruwe mineralen	460	7	467
64 - Cement en kalk	209	244	452
<b>7 - Meststoffen</b>	<b>737</b>	<b>93</b>	<b>830</b>
71 - Natuurlijke meststoffen	3	16	19
72 - Kunstmeststoffen	734	76	810
<b>8 - Chemische producten</b>	<b>716</b>	<b>240</b>	<b>957</b>
81 - Chemische basisproducten	305	235	540
83 - Prod. v.d. steenkool- & petrochemie	4	0	4
84 - Cellulose en oud papier	215	0	215
89 - Andere chemische producten	193	6	198
<b>9 - Overige goederen</b>	<b>1.097</b>	<b>703</b>	<b>1.800</b>
91 - Vervoermaterieel, inclusief onderdelen	197	114	312
92 - Landbouwmachines, inclusief onderdelen	0	2	2
93 - Elektrische en andere machines, apparaten en motoren	3	1	5
94 - Artikelen van metaal	42	0	42
97 - Andere fabrikaten en halffabrikaten	836	568	1.404
99 - Bijzondere transacties	19	17	35
<b>TOTAAL</b>	<b>18.925</b>	<b>4.980</b>	<b>23.905</b>

Bron : Havenbedrijf Gent GAB



Tabel 02-03 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Zeebrugge, in 1000 ton, 1999

Haven van Zeebrugge			
Goederencategorie (NVS-indeling)	Lossing	Lading	Totaal
<b>0 - Landbouwproducten</b>	<b>391</b>	<b>8</b>	<b>399</b>
01 - Granen (m.i.v. rijst)	0	2	2
02 - Aardappelen	38	4	42
03 - Verse groenten en vruchten	256	2	258
05 - Hout en kurk	96	0	96
09 - Andere plantaardige en dierlijke grondstoffen	1	0	1
<b>1 - Andere voedingsproducten en veevoeders</b>	<b>333</b>	<b>219</b>	<b>552</b>
11 - Suiker	139	142	282
12 - Dranken	132	5	137
13 - voedings- en genotsmiddelen	0	0	0
14 - Vlees, vis, melk en -producten, eieren, ...	0	0	1
16 - Graan-, fruit- en groentebereidingen	2	31	33
17 - Veevoeder	21	31	52
18 - Oliezaden, oliën en vetten	39	2	42
19 - andere voedingsproducten	0	6	6
<b>2 - Vaste minerale brandstoffen</b>	<b>1.792</b>	<b>949</b>	<b>2.740</b>
21 - Steenkool	1.755	949	2.704
22 - Bruinkool en turf	37	0	37
<b>3 - Aardolie &amp; -producten</b>	<b>3.418</b>	<b>3</b>	<b>3.421</b>
32 - Vloeibare brandstoffen	467	0	467
33 - Energiegassen	2.951	3	2.955
<b>4 - Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>10</b>
45 - Andere ertsen	0	0	0
46 - Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	9	1	10
<b>5 - IJzer, staal en non-ferrometalen</b>	<b>6</b>	<b>33</b>	<b>39</b>
51 - Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	0	1	1
56 - Non-ferro metalen	0	0	1
59 - Andere prod. v.d. metaalindustrie	6	32	38
<b>6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen</b>	<b>2.020</b>	<b>23</b>	<b>2.043</b>
61 - Zand, grind, klei en slakken	2.000	0	2.000
64 - Cement, kalk	0	20	20
69 - Andere bewerkte bouwmaterialen	20	3	23
<b>7 - Meststoffen</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>9</b>
72 - Kunstmeststoffen	8	1	9
<b>8 - Chemische producten</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>13</b>
84 - Cellulose, papierpulp	9	2	10
89 - Andere chemische producten	2	0	2
<b>9 - Overige goederen</b>	<b>11.451</b>	<b>14.762</b>	<b>26.213</b>
91 - Vervoermateriaal, ro/ro en gecontaineriseerde goederen	10.688	14.033	24.722
92 - Landbouwtractoren en -machines	0	1	1
93 - Electrische machines, apparaten, ...	2	2	3
94 - Metaalwaren	0	0	0
97 - Andere fabrikaten en halffabrikaten	6	17	23
98 - Bunkermateriaal en boordprovisie	754	710	1.464
<b>TOTAAL</b>	<b>19.438</b>	<b>16.002</b>	<b>35.440</b>

Bron: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ)



Tabel 02-04 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Oostende, in 1000 ton, 1999

Haven van Oostende			
Goederencategorie	Lossing	Lading	Totaal
<b>Algemene goederen</b>	<b>1.382</b>	<b>87</b>	<b>1.468</b>
Ammoniumnitraat	0	1	1
Bloem	0	2	2
Cement	30	0	30
Chemicaliën	0	0	0
Erts	0	0	0
Ferrochrome	29	0	29
Gasolie	2	0	2
Glas	3	0	3
Grind en zand	1.163	0	1.163
Hoogovenslakken	2	0	2
Hout	21	0	21
Kabels en Materialen	1	0	1
Kassei	0	0	0
Katoen	4	0	4
Keien	2	0	2
Kunstmeststof	0	81	81
Magnesiumoxide	7	0	7
Marmer	0	0	0
Orthoxyleen	28	0	28
Schroot	1	0	1
Sepeoliet	72	2	74
Sigaretten	0	0	0
Silo-machines Jetfoil	0	0	0
Steenkool	17	0	17
Turf	0	0	0
Vee	1	0	1
Waterglass	1	0	1
Zout	0	0	0
<b>Roll-on-roll-off</b>	<b>635</b>	<b>825</b>	<b>1.460</b>
<b>Toeristische wagens*</b>	<b>90</b>	<b>90</b>	<b>180</b>
<b>TOTAAL</b>	<b>2.106</b>	<b>1.002</b>	<b>3.108</b>

Bron : AG Haven Oostende.  
 \* 1 personenwagen werd geteld als 1 ton goederen.



## ■ Containerverkeer

In de tabellen 03-01 tot en met 03-06 wordt het containerverkeer weergegeven voor de havens

van Antwerpen, Gent en Zeebrugge. De gegevens worden weergegeven in TEU (Twenty foot Equivalent Unit) en in aantal eenheden. Telkens zijn de lege containers inbegrepen.

Tabel 03-01 : Lossingen containers, in TEU, 1980-1999

	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	368.675	4.579	91.677	464.931
1981	389.920	8.081	111.138	509.139
1982	415.967	4.466	90.716	511.149
1983	504.435	4.656	102.703	611.794
1984	610.643	3.506	100.426	714.575
1985	612.565	4.900	109.098	726.563
1986	638.547	4.730	104.986	748.263
1987	721.543	3.694	102.849	828.086
1988	671.193	3.975	115.188	790.356
1989	711.713	5.266	143.652	860.631
1990	765.262	4.382	174.725	944.369
1991	859.606	4.343	152.430	1.016.379
1992	902.095	4.167	262.015	1.168.277
1993	919.677	4.506	243.738	1.167.921
1994	1.065.979	2.833	303.682	1.372.494
1995	1.146.007	1.431	260.305	1.407.743
1996	1.296.430	959	271.947	1.569.336
1997	1.461.382	6.434	316.430	1.784.246
1998	1.630.874	6.173	388.442	2.025.489
1999	1.793.314	6.556	405.417	2.205.287

Bron : Havenbesturen. TEU = Twenty foot Equivalent Unit, lege containers inbegrepen.

Tabel 03-02 : Ladingen containers, in TEU, 1980-1999

	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	355.572	5.371	89.333	450.276
1981	404.691	8.736	111.061	524.488
1982	430.062	3.763	86.479	520.304
1983	521.082	4.367	102.314	627.763
1984	636.890	4.131	100.942	741.963
1985	630.444	4.692	109.160	744.296
1986	674.608	5.130	106.502	786.240
1987	715.650	4.948	106.291	826.889
1988	798.756	4.852	124.039	927.647
1989	762.033	5.187	144.535	911.755
1990	783.851	5.238	159.657	948.746
1991	901.816	4.908	151.524	1.058.248
1992	933.500	5.222	263.491	1.202.213
1993	956.627	5.767	246.289	1.208.683
1994	1.142.194	6.724	305.626	1.454.544
1995	1.183.128	4.347	268.165	1.455.640
1996	1.357.479	3.433	277.475	1.638.387
1997	1.507.807	4.179	331.723	1.843.709
1998	1.634.876	4.609	387.915	2.027.400
1999	1.820.932	4.454	444.747	2.270.133

Bron : Havenbesturen. TEU = Twenty foot Equivalent Unit  
Lege containers inbegrepen.



Tabel 03-03 : Lossingen + ladingen containers, in TEU, 1980-1999

Haven					
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge		Totaal
1980	724.247	9.950	181.010		915.207
1981	794.611	16.817	222.199		1.033.627
1982	846.029	8.229	177.195		1.031.453
1983	1.025.517	9.023	205.017		1.239.557
1984	1.247.533	7.637	201.368		1.456.538
1985	1.243.009	9.592	218.258		1.470.859
1986	1.313.155	9.860	211.488		1.534.503
1987	1.437.193	8.642	209.140		1.654.975
1988	1.469.949	8.827	239.227		1.718.003
1989	1.473.746	10.453	288.187		1.772.386
1990	1.549.113	9.620	334.382		1.893.115
1991	1.761.422	9.251	303.954		2.074.627
1992	1.835.595	9.389	525.506		2.370.490
1993	1.876.304	10.272	490.027		2.376.603
1994	2.208.173	9.557	609.308		2.827.038
1995	2.329.135	5.778	528.470		2.863.383
1996	2.653.909	4.392	549.422		3.207.723
1997	2.969.189	10.613	648.153		3.627.955
1998	3.265.750	10.782	776.357		4.052.889
1999	3.614.246	11.010	850.164		4.475.420

Bron : Havenbesturen. TEU = Twenty foot Equivalent Unit  
 Lege containers inbegrepen.

Tabel 03-04 : Lossingen containers, in aantal eenheden, 1980-1999

Haven					
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge		Totaal
1980	277.013	4.567	78.989		360.569
1981	304.772	8.076	90.546		403.394
1982	317.675	4.443	73.244		395.362
1983	389.144	4.238	81.432		474.814
1984	466.919	3.339	78.692		548.950
1985	485.633	4.697	84.558		574.888
1986	488.537	4.525	79.414		572.476
1987	571.371	3.517	79.820		654.708
1988	523.960	3.691	95.537		623.188
1989	552.100	4.608	117.671		674.379
1990	563.254	3.994	130.645		697.893
1991	625.172	3.681	117.866		746.719
1992	654.059	3.187	199.115		856.361
1993	663.516	3.356	186.494		853.366
1994	767.090	2.256	228.879		998.225
1995	824.213	1.175	193.712		1.019.100
1996	914.669	831	198.173		1.113.673
1997	1.028.241	4.048	223.153		1.255.442
1998	1.130.791	4.146	266.010		1.400.947
1999	1.226.441	4.321	273.352		1.504.114

Bron : Havenbesturen. Lege containers inbegrepen.



Tabel 03-05 : Ladingen containers, in aantal eenheden, 1980-1999

Haven					
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal	
1980	277.679	5.258	76.969	359.906	
1981	320.114	8.708	90.148	418.970	
1982	335.720	3.753	69.630	409.103	
1983	405.716	3.997	79.659	489.372	
1984	498.084	3.853	78.000	579.937	
1985	505.582	4.497	82.305	592.384	
1986	517.236	4.792	78.559	600.587	
1987	573.855	4.545	82.157	660.557	
1988	564.861	4.351	98.246	667.458	
1989	582.224	4.773	116.405	703.402	
1990	582.094	4.593	121.149	707.836	
1991	665.857	4.056	115.245	785.158	
1992	684.068	4.062	194.955	883.085	
1993	696.916	4.331	186.718	887.965	
1994	830.248	5.003	227.681	1.062.932	
1995	855.304	3.635	197.260	1.056.199	
1996	972.196	2.797	196.716	1.171.709	
1997	1.076.747	3.318	229.636	1.309.701	
1998	1.143.260	3.286	264.337	1.410.883	
1999	1.255.035	3.274	295.404	1.553.713	

Bron : Havenbesturen. Lege containers inbegrepen.

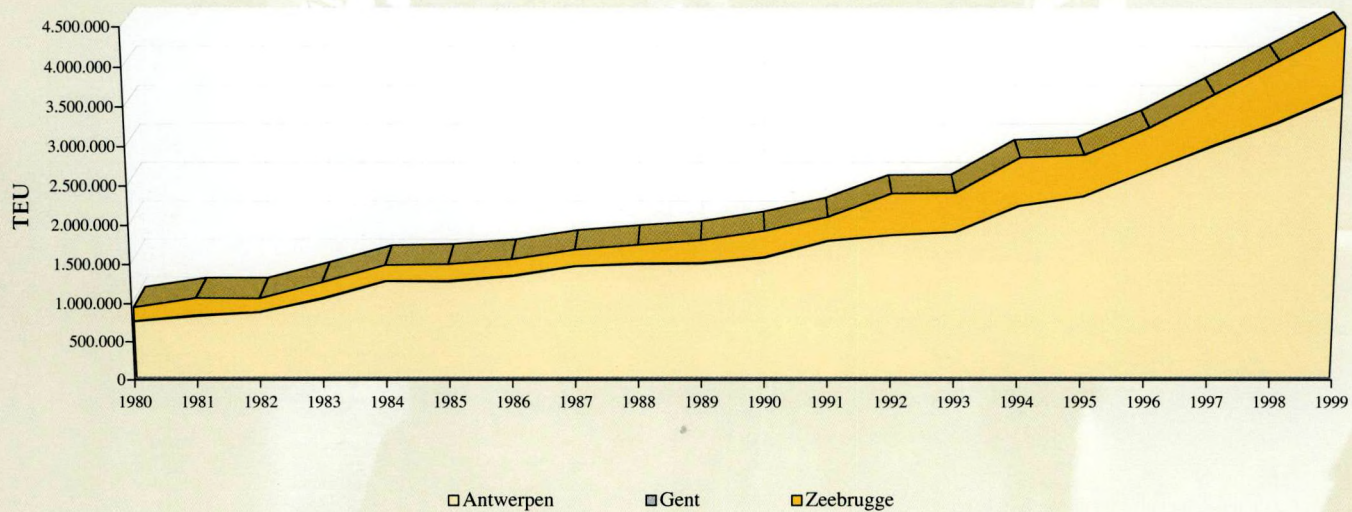
Tabel 03-06 : Lossing + lading containers, in aantal eenheden, 1980-1999

Haven					
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal	
1980	554.692	9.825	155.958	720.475	
1981	624.886	16.784	180.694	822.364	
1982	653.395	8.196	142.874	804.465	
1983	794.860	8.235	161.091	964.186	
1984	965.003	7.192	156.692	1.128.887	
1985	991.215	9.194	166.863	1.167.272	
1986	1.005.773	9.317	157.973	1.173.063	
1987	1.145.226	8.062	161.977	1.315.265	
1988	1.088.821	8.042	193.783	1.290.646	
1989	1.134.324	9.381	234.076	1.377.781	
1990	1.145.348	8.587	251.794	1.405.729	
1991	1.291.029	7.737	233.111	1.531.877	
1992	1.338.127	7.249	394.070	1.739.446	
1993	1.360.432	7.687	373.212	1.741.331	
1994	1.597.338	7.259	456.560	2.061.157	
1995	1.679.517	4.810	390.972	2.075.299	
1996	1.886.865	3.628	394.889	2.285.382	
1997	2.104.988	7.366	452.789	2.565.143	
1998	2.274.051	7.432	530.347	2.811.830	
1999	2.481.476	7.595	568.756	3.057.827	

Bron : tabellen 03-04 en 03-05. Lege containers inbegrepen.



Containerverkeer in TEU





■ **Maritiem verkeer ingedeeld naar de verschijningsvorm van de goederen**

In de tabellen 04-01 tot en met 04-15 worden de goederen ingedeeld naar de verschijningsvorm van de goederen.

Hierbij worden de vijf traditionele vormen onderscheiden: “droge massagoederen”, “vloeibare massagoederen”, “containers”, “roll-on-roll-off” en “overige stukgoederen”. De gegevens zijn opgemaakt door de havenbesturen en zijn tussen de havens vergelijkbaar.

**Tabel 04-01 : Lossingen droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-1999**

Haven						
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal		
1980	25.974	13.259	1.798	41.032		
1981	24.541	13.884	1.453	39.878		
1982	25.817	16.625	1.848	44.290		
1983	22.453	15.797	1.964	40.214		
1984	24.328	17.729	2.010	44.067		
1985	25.001	16.515	2.518	44.035		
1986	22.386	16.154	2.353	40.893		
1987	22.197	16.798	2.928	41.923		
1988	25.617	15.967	3.144	44.728		
1989	24.545	14.795	5.217	44.556		
1990	26.323	15.576	7.605	49.504		
1991	24.254	17.554	7.600	49.409		
1992	24.712	15.196	8.138	48.046		
1993	21.528	14.775	5.140	41.443		
1994	22.833	16.736	5.259	44.828		
1995	24.930	15.599	3.977	44.506		
1996	20.326	15.084	3.308	38.718		
1997	19.304	16.234	3.417	38.955		
1998	23.248	15.687	3.422	42.357		
1999	19.290	14.793	3.879	37.962		

Bron : Havenbesturen.

**Tabel 04-02 : Ladingen droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-1999**

Haven						
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal		
1980	8.528	775	390	9.693		
1981	6.871	1.157	388	8.416		
1982	6.026	1.589	132	7.747		
1983	5.376	2.700	161	8.236		
1984	5.947	2.881	221	9.049		
1985	5.726	4.266	647	10.639		
1986	5.781	2.592	292	8.666		
1987	4.897	2.169	475	7.542		
1988	5.823	2.550	866	9.240		
1989	5.481	2.825	871	9.177		
1990	6.297	2.268	1.202	9.766		
1991	6.147	2.433	2.220	10.800		
1992	6.705	2.526	1.200	10.431		
1993	6.114	2.009	1.731	9.854		
1994	7.275	1.883	309	9.467		
1995	6.908	1.382	230	8.520		
1996	6.934	1.372	137	8.443		
1997	7.025	1.727	739	9.491		
1998	6.906	1.774	946	9.626		
1999	6.851	2.672	1.034	10.557		

Bron : Havenbesturen.

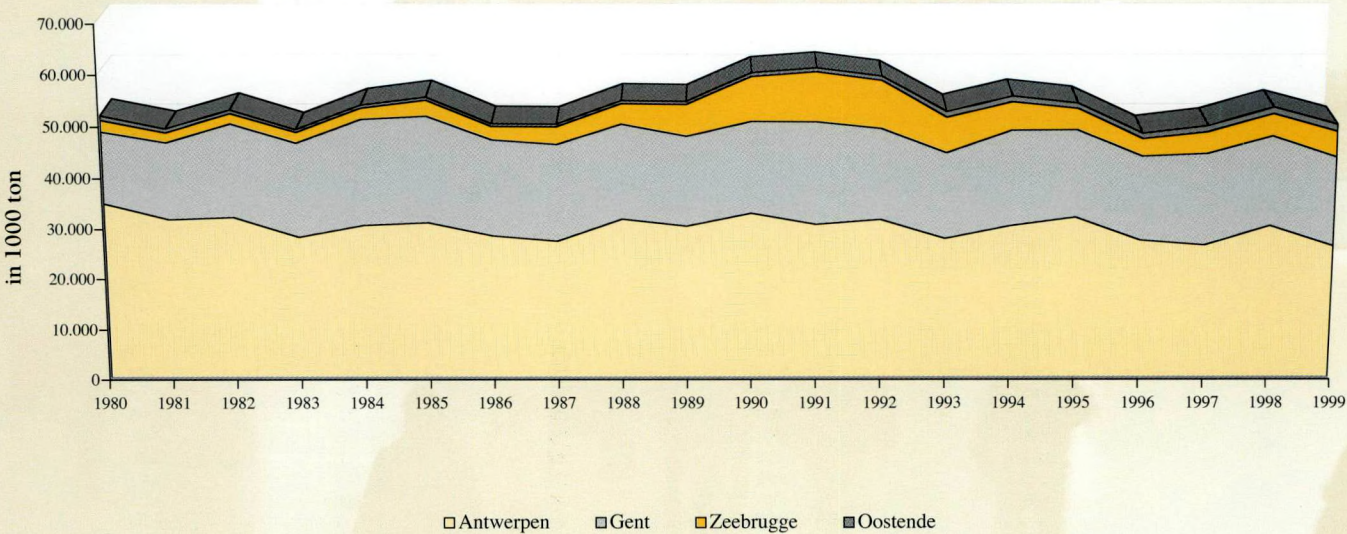


Tabel 04-03 : Lossing + lading droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-1999

		Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	
1980	34.502	14.035	2.188	877	51.602	
1981	31.412	15.041	1.841	848	49.141	
1982	31.843	18.214	1.980	709	52.746	
1983	27.828	18.497	2.125	450	48.901	
1984	30.275	20.611	2.231	531	53.647	
1985	30.727	20.781	3.165	572	55.245	
1986	28.167	18.746	2.645	532	50.090	
1987	27.094	18.967	3.403	555	50.019	
1988	31.440	18.518	4.010	613	54.581	
1989	30.025	17.620	6.088	663	54.396	
1990	32.620	17.843	8.807	727	59.997	
1991	30.402	19.988	9.820	752	60.961	
1992	31.416	17.722	9.338	872	59.349	
1993	27.642	16.784	6.871	1.067	52.364	
1994	30.108	18.619	5.568	1.135	55.430	
1995	31.838	16.981	4.207	1.041	54.067	
1996	27.260	16.456	3.445	1.040	48.201	
1997	26.329	17.961	4.156	1.181	49.627	
1998	30.154	17.461	4.368	1.296	53.279	
1999	26.141	17.465	4.913	1.401	49.920	

Bron : Tabellen 04-01 en 04-02. Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende.

Havenverkeer droge massagoederen





Tabel 04-04 : Lossingen vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-1999

Haven					
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal	
1980	11.429	1.030	5.239	17.698	
1981	10.624	1.138	4.332	16.094	
1982	14.843	1.586	800	17.229	
1983	14.134	2.324	614	17.072	
1984	14.780	1.838	512	17.131	
1985	12.321	2.240	593	15.154	
1986	19.299	1.781	706	21.786	
1987	16.921	1.495	1.695	20.111	
1988	16.016	1.529	3.034	20.580	
1989	15.696	1.653	3.725	21.074	
1990	17.851	2.255	4.010	24.116	
1991	17.822	1.699	4.167	23.688	
1992	18.005	1.674	4.405	24.084	
1993	18.324	1.458	4.347	24.129	
1994	20.769	1.535	4.279	26.583	
1995	18.440	1.234	4.448	24.122	
1996	17.949	1.178	4.156	23.283	
1997	20.249	1.489	4.554	26.292	
1998	20.966	1.692	4.251	26.909	
1999	19.856	1.463	4.295	25.614	

Bron : Havenbesturen. Inclusief gassen.

Tabel 04-05 : Ladingen vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-1999

Haven					
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal	
1980	7.545	884	273	8.702	
1981	6.582	713	217	7.512	
1982	7.217	294	416	7.927	
1983	6.018	221	257	6.496	
1984	6.929	199	197	7.326	
1985	5.596	235	223	6.054	
1986	6.625	544	261	7.431	
1987	7.559	421	300	8.280	
1988	6.640	268	331	7.239	
1989	7.519	350	445	8.314	
1990	8.016	683	568	9.267	
1991	7.726	461	572	8.758	
1992	8.912	363	534	9.809	
1993	9.082	460	556	10.098	
1994	8.887	423	639	9.949	
1995	7.121	299	717	8.137	
1996	9.111	204	655	9.970	
1997	8.873	300	589	9.762	
1998	8.518	406	550	9.474	
1999	9.358	648	735	10.741	

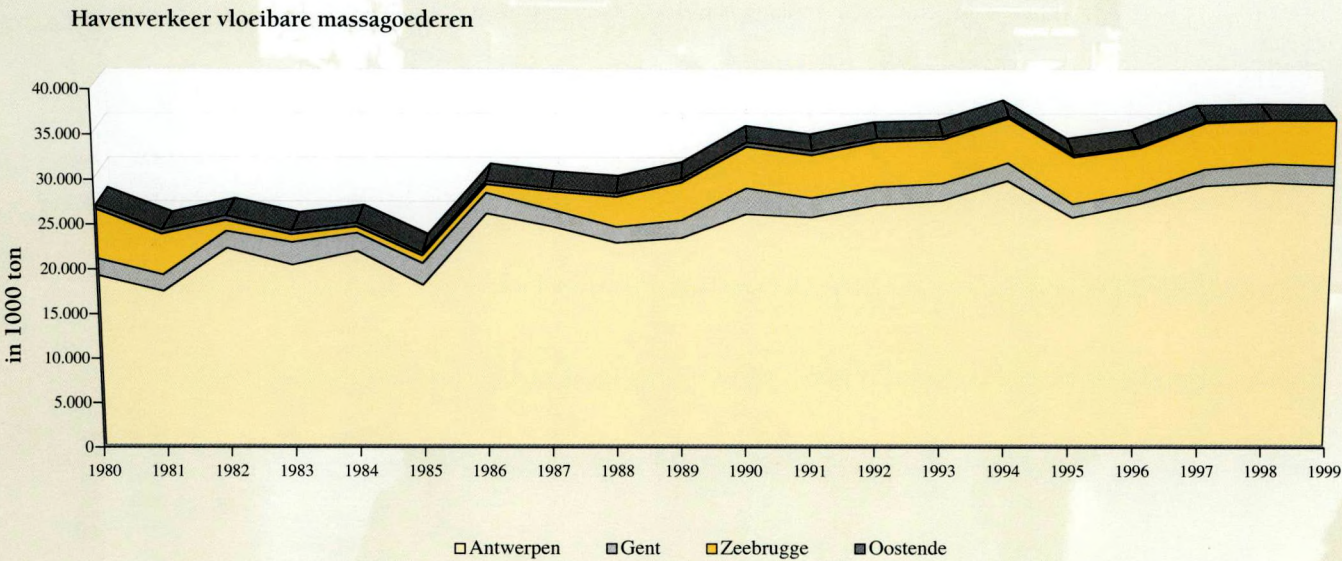
Bron : Havenbesturen. Inclusief gassen.



Tabel 04-06 : Lossing + lading vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-1999

Haven					
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	18.974	1.913	5.512	498	26.897
1981	17.206	1.852	4.549	482	24.088
1982	22.060	1.880	1.216	531	25.687
1983	20.152	2.545	871	457	24.025
1984	21.710	2.038	709	440	24.896
1985	17.917	2.475	816	361	21.569
1986	25.925	2.325	967	370	29.587
1987	24.480	1.916	1.995	344	28.735
1988	22.657	1.797	3.365	390	28.208
1989	23.215	2.003	4.170	383	29.771
1990	25.867	2.938	4.578	486	33.869
1991	25.548	2.160	4.739	475	32.922
1992	26.916	2.037	4.939	431	34.324
1993	27.406	1.918	4.903	305	34.531
1994	29.656	1.957	4.918	278	36.809
1995	25.561	1.533	5.166	214	32.474
1996	27.060	1.382	4.811	238	33.491
1997	29.122	1.789	5.142	225	36.278
1998	29.484	2.098	4.801	39	36.422
1999	29.214	2.111	5.030	37	36.392

Bron : Tabellen 04-04 en 04-05. Inclusief gassen. Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende.





Tabel 04-07 : Lossingen containers, in 1000 ton, 1980-1999

Haven					
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal	
1980	2.803	17	1.012	3.831	
1981	2.871	21	1.036	3.928	
1982	2.738	10	874	3.622	
1983	3.285	14	970	4.269	
1984	3.648	15	953	4.616	
1985	3.957	21	1.031	5.009	
1986	4.009	27	1.033	5.070	
1987	5.335	23	1.037	6.395	
1988	6.122	28	1.157	7.307	
1989	6.442	39	1.528	8.009	
1990	7.291	37	1.844	9.171	
1991	8.279	40	1.788	10.106	
1992	8.319	33	3.059	11.411	
1993	8.225	30	2.784	11.039	
1994	9.580	32	3.328	12.940	
1995	10.673	23	2.843	13.540	
1996	12.168	17	2.755	14.940	
1997	13.805	135	3.291	17.231	
1998	15.435	138	4.019	19.592	
1999	16.480	141	4.170	20.791	

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-08 : Ladingen containers, in 1000 ton, 1980-1999

Haven					
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal	
1980	3.323	36	976	4.335	
1981	4.250	87	1.192	5.529	
1982	4.479	22	925	5.426	
1983	5.507	34	1.140	6.681	
1984	7.071	40	1.202	8.313	
1985	6.964	47	1.261	8.272	
1986	7.081	32	1.237	8.350	
1987	8.131	45	1.300	9.476	
1988	8.512	42	1.758	10.312	
1989	8.632	49	2.046	10.727	
1990	9.263	66	2.102	11.430	
1991	10.655	87	2.002	12.744	
1992	11.338	93	3.381	14.812	
1993	12.105	110	3.348	15.563	
1994	14.756	114	4.069	18.939	
1995	15.122	78	3.512	18.712	
1996	17.292	61	3.507	20.860	
1997	19.622	69	4.345	24.036	
1998	19.941	64	5.129	25.134	
1999	22.962	75	5.787	28.824	

Bron : Havenbesturen.

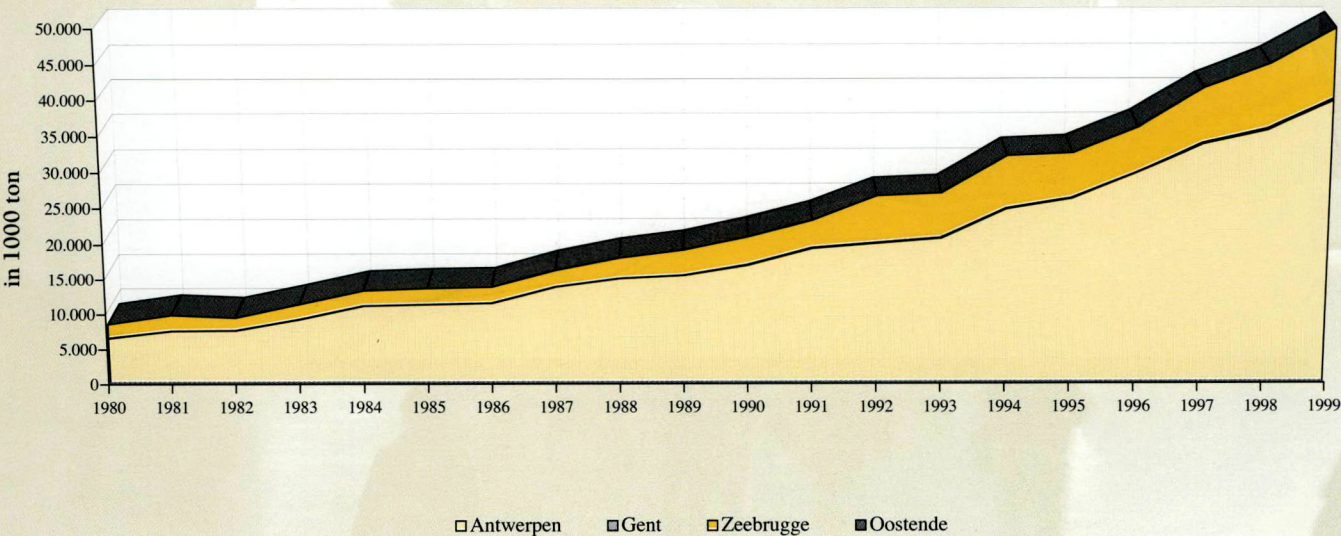


Tabel 04-09 : Lossing + lading containers, in 1000 ton, 1980-1999

Haven					
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	6.126	52	1.988	0	8.166
1981	7.122	108	2.228	0	9.457
1982	7.217	32	1.799	0	9.048
1983	8.791	48	2.110	0	10.950
1984	10.718	55	2.155	0	12.928
1985	10.921	68	2.292	0	13.281
1986	11.091	59	2.270	0	13.420
1987	13.466	68	2.337	0	15.872
1988	14.634	71	2.915	0	17.619
1989	15.074	88	3.574	0	18.736
1990	16.553	102	3.946	0	20.602
1991	18.933	127	3.790	0	22.850
1992	19.657	126	6.440	0	26.223
1993	20.330	141	6.132	0	26.603
1994	24.336	146	7.397	0	31.879
1995	25.796	101	6.355	0	32.252
1996	29.460	78	6.262	0	35.800
1997	33.427	204	7.636	0	41.267
1998	35.376	202	9.148	0	44.726
1999	39.442	216	9.957	0	49.615

Bron : Tabellen 04-07 en 04-08. Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende.

Havenverkeer containers





Tabel 04-10 : Lossingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-1999

Haven						
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal		
1980	840	235	1.973	3.048		
1981	824	231	1.688	2.743		
1982	909	234	1.665	2.808		
1983	1.006	274	2.023	3.304		
1984	875	286	2.664	3.826		
1985	903	288	3.104	4.294		
1986	1.007	322	3.607	4.936		
1987	1.298	347	3.805	5.450		
1988	1.639	452	3.771	5.862		
1989	1.911	546	4.723	7.180		
1990	1.856	589	5.383	7.828		
1991	1.737	608	5.231	7.576		
1992	2.014	617	5.209	7.840		
1993	1.821	584	5.492	7.897		
1994	1.965	550	6.251	8.766		
1995	2.572	704	6.236	9.511		
1996	2.532	680	6.039	9.251		
1997	2.906	676	6.720	10.302		
1998	3.288	724	6.382	10.394		
1999	3.165	732	6.518	10.415		

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-11 : Ladingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-1999

Haven						
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal		
1980	759	146	2.358	3.263		
1981	857	145	2.341	3.343		
1982	854	163	2.470	3.487		
1983	1.047	225	2.916	4.188		
1984	941	244	3.909	5.094		
1985	957	261	4.605	5.823		
1986	921	232	5.293	6.445		
1987	1.146	248	5.704	7.098		
1988	1.369	312	5.536	7.217		
1989	1.562	355	6.663	8.580		
1990	1.464	323	6.908	8.695		
1991	1.207	294	6.267	7.768		
1992	1.332	343	6.386	8.062		
1993	1.109	332	6.792	8.233		
1994	1.296	409	7.372	9.077		
1995	2.266	460	7.138	9.864		
1996	2.233	475	6.751	9.459		
1997	2.484	537	7.935	10.956		
1998	2.564	578	7.979	11.121		
1999	2.550	618	8.243	11.411		

Bron : Havenbesturen.

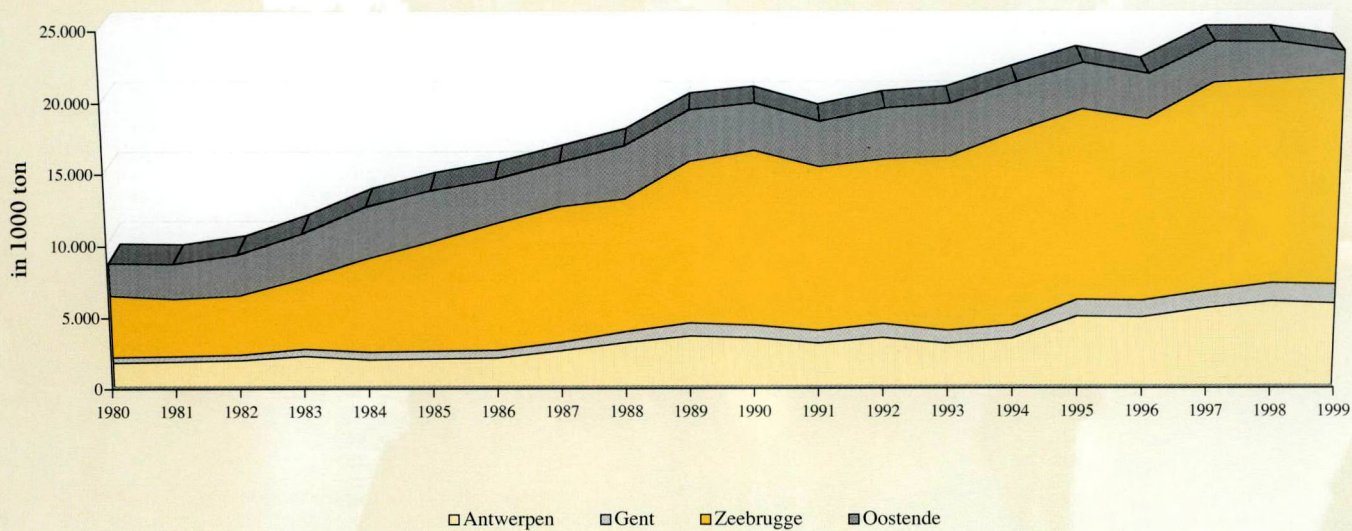


Tabel 04-12 : Lossingen + ladingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-1999

Haven					
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	1.599	381	4.331	2.310	8.620
1981	1.682	376	4.029	2.467	8.553
1982	1.763	397	4.135	2.899	9.194
1983	2.053	499	4.939	3.191	10.683
1984	1.816	530	6.573	3.619	12.538
1985	1.860	549	7.709	3.564	13.682
1986	1.928	553	8.900	3.106	14.487
1987	2.445	595	9.509	3.120	15.669
1988	3.008	764	9.307	3.783	16.862
1989	3.473	901	11.386	3.594	19.353
1990	3.320	912	12.291	3.315	19.838
1991	2.944	902	11.498	3.220	18.565
1992	3.346	960	11.595	3.581	19.482
1993	2.930	916	12.284	3.692	19.822
1994	3.261	958	13.623	3.480	21.322
1995	4.837	1.164	13.374	3.315	22.690
1996	4.765	1.155	12.790	3.170	21.880
1997	5.390	1.213	14.654	2.847	24.104
1998	5.852	1.302	14.361	2.573	24.088
1999	5.715	1.350	14.761	1.640	23.466

Bron : Tabellen 04-10 en 04-11. Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende

#### Havenverkeer roll-on-roll-off





Tabel 04-13 : Lossingen conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-1999

Haven					
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal	
1980	5.503	607	66	6.175	
1981	4.863	449	43	5.356	
1982	5.760	556	73	6.389	
1983	5.591	533	114	6.238	
1984	6.417	609	87	7.113	
1985	5.940	704	106	6.750	
1986	6.979	706	236	7.921	
1987	7.296	746	261	8.303	
1988	8.440	734	363	9.538	
1989	8.333	571	474	9.378	
1990	9.012	610	646	10.268	
1991	8.561	624	841	10.026	
1992	9.169	552	698	10.419	
1993	7.740	498	866	9.104	
1994	7.779	517	990	9.286	
1995	8.497	772	1.147	10.416	
1996	6.919	553	927	8.399	
1997	6.802	765	481	8.048	
1998	8.855	1.553	357	10.765	
1999	7.359	1.796	577	9.732	

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-14 : Ladingen conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-1999

Haven					
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal	
1980	15.232	1.436	103	16.771	
1981	17.475	1.502	151	19.128	
1982	15.561	1.815	153	17.529	
1983	15.906	1.801	144	17.851	
1984	19.403	2.750	246	22.398	
1985	18.881	2.095	78	21.054	
1986	16.114	1.769	106	17.989	
1987	16.320	1.962	108	18.390	
1988	16.730	2.274	89	19.093	
1989	15.281	1.863	114	17.258	
1990	14.637	2.033	80	16.750	
1991	14.957	1.655	166	16.779	
1992	13.181	1.420	430	15.032	
1993	15.806	1.777	381	17.964	
1994	14.354	1.636	390	16.380	
1995	11.545	1.032	325	12.901	
1996	11.062	1.383	263	12.708	
1997	10.825	1.044	338	12.207	
1998	10.068	1.016	248	11.332	
1999	7.783	967	202	8.952	

Bron : Havenbesturen.

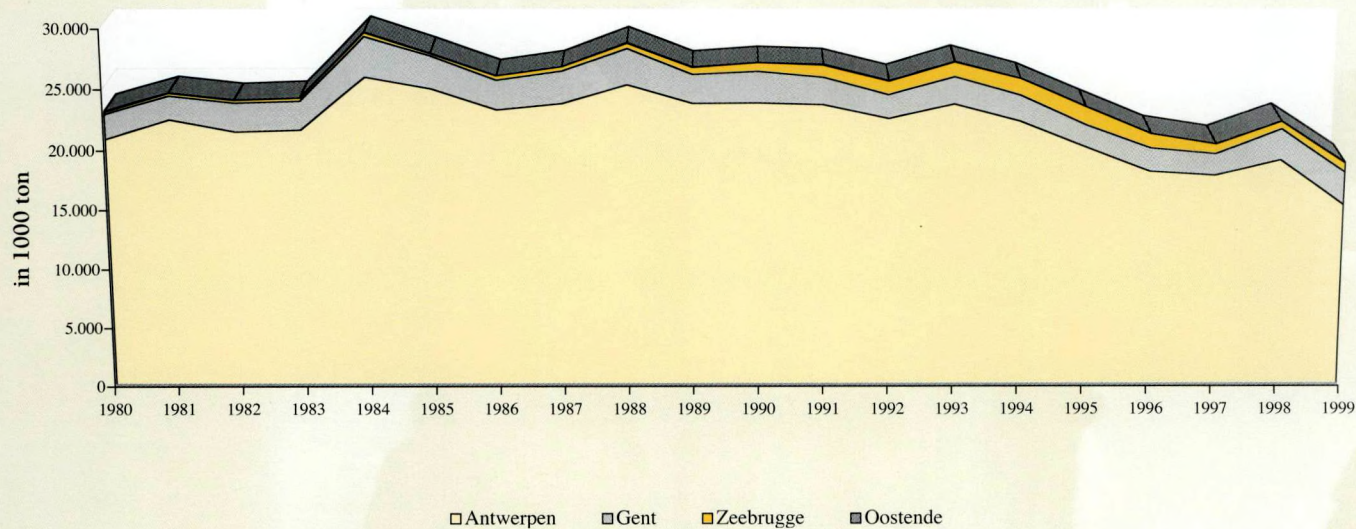


Tabel 04-09 : Lossing + lading conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-1999

Haven					
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	20.734	2.043	169	74	23.020
1981	22.339	1.951	194	38	24.522
1982	21.320	2.372	226	29	23.947
1983	21.497	2.334	258	21	24.110
1984	25.820	3.358	333	39	29.550
1985	24.821	2.799	184	16	27.821
1986	23.093	2.475	342	29	25.939
1987	23.616	2.708	369	21	26.714
1988	25.170	3.009	452	41	28.672
1989	23.614	2.435	588	22	26.658
1990	23.649	2.643	726	25	27.043
1991	23.519	2.279	1.007	59	26.863
1992	22.350	1.973	1.128	39	25.489
1993	23.546	2.275	1.247	26	27.094
1994	22.133	2.153	1.380	7	25.673
1995	20.042	1.804	1.472	23	23.341
1996	17.981	1.936	1.190	19	21.126
1997	17.627	1.809	819	25	20.279
1998	18.923	2.569	605	29	22.126
1999	15.142	2.763	779	30	18.714

Bron: Tabellen 04-13 en 04-14. Oostende : samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende.

Havenverkeer conventionele stukgoederen





### ■ Oorsprong en bestemming van de goederen

In de tabellen 05-01 tot en 05-02 wordt de oorsprong en de bestemming weergegeven van de in de Vlaamse havens behandelde goederen. Deze procentuele verdeling is gebaseerd op de cijfergegevens van de havens zelf (Zeebrugge en Oostende) of op gegevens van het Nationaal

Instituut voor de Statistiek (Gent en Antwerpen). De verschillende werelddelen worden onderscheiden, waarbij Noord- en Zuid-Amerika wordt uitgesplitst (Zuid-Amerika is inclusief Midden-Amerika). De rubriek "andere" houdt o.m. de onbekende oorsprong/bestemmingen in, alsook de oorsprong/bestemming "zee" (bijv. boorplatform, zand- of grindwinning op zee).

Tabel 05-01 : Trafiek naar herkomst, in %

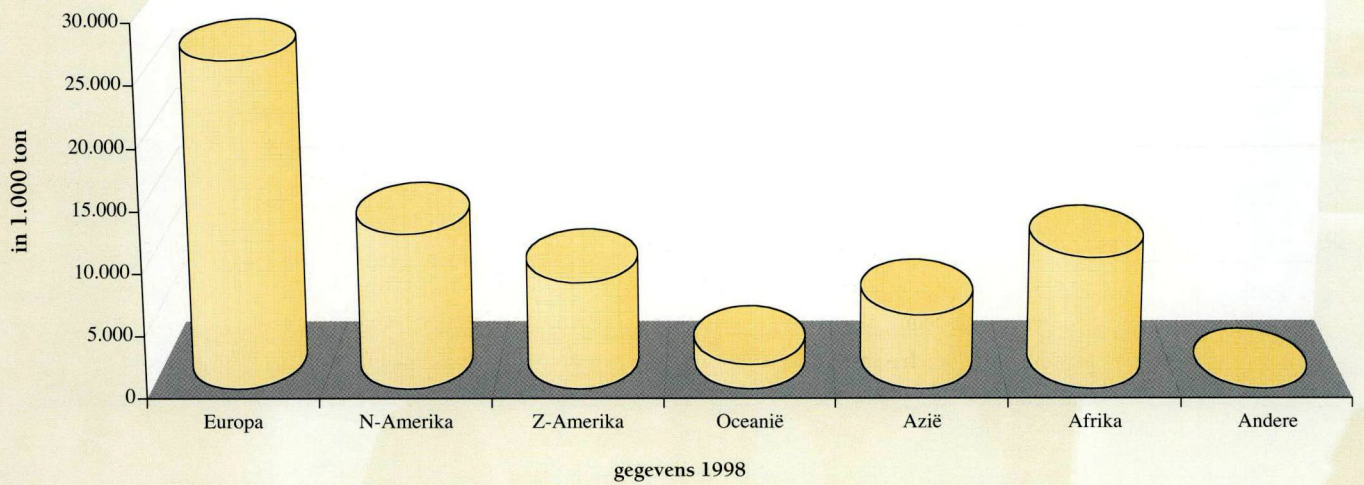
Herkomst	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
Europa	40%	25%	55%	63%
N-Amerika	19%	18%	4%	0%
Z-Amerika	13%	36%	5%	0%
Oceanië	3%	4%	4%	0%
Azië	9%	8%	3%	0%
Afrika	16%	9%	19%	0%
Andere	0%	0%	10%	37%

Tabel 05-02 : Trafiek naar bestemming, in %

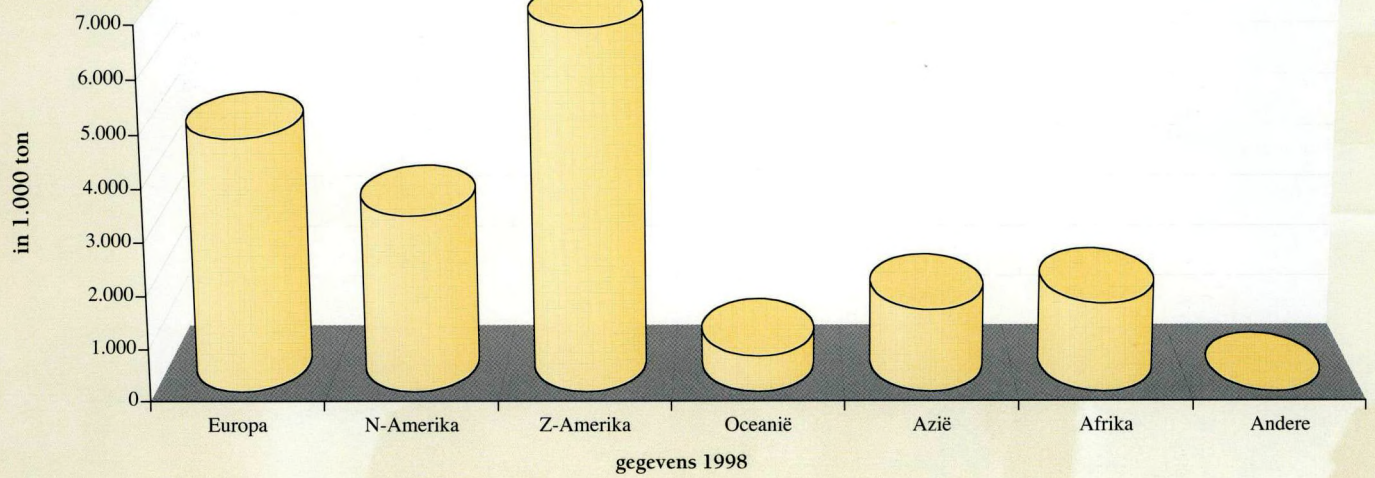
Bestemming	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
Europa	36%	79%	80%	100%
N-Amerika	17%	9%	6%	0%
Z-Amerika	9%	2%	2%	0%
Oceanië	0%	0%	0%	0%
Azië	22%	5%	6%	0%
Afrika	16%	5%	2%	0%
Andere	0%	0%	4%	0%



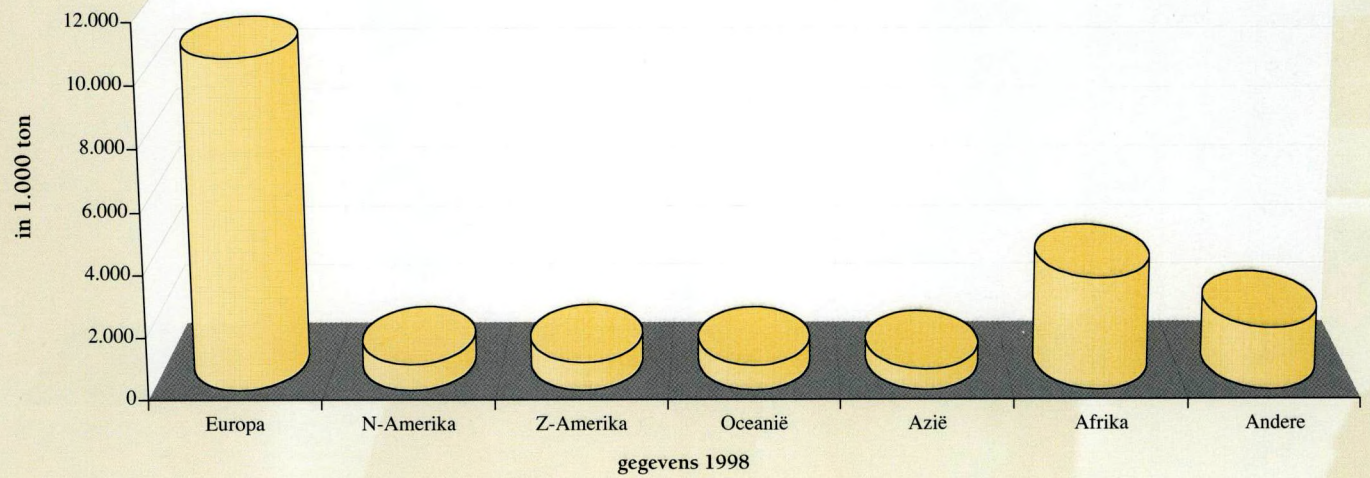
Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Antwerpen



Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Gent

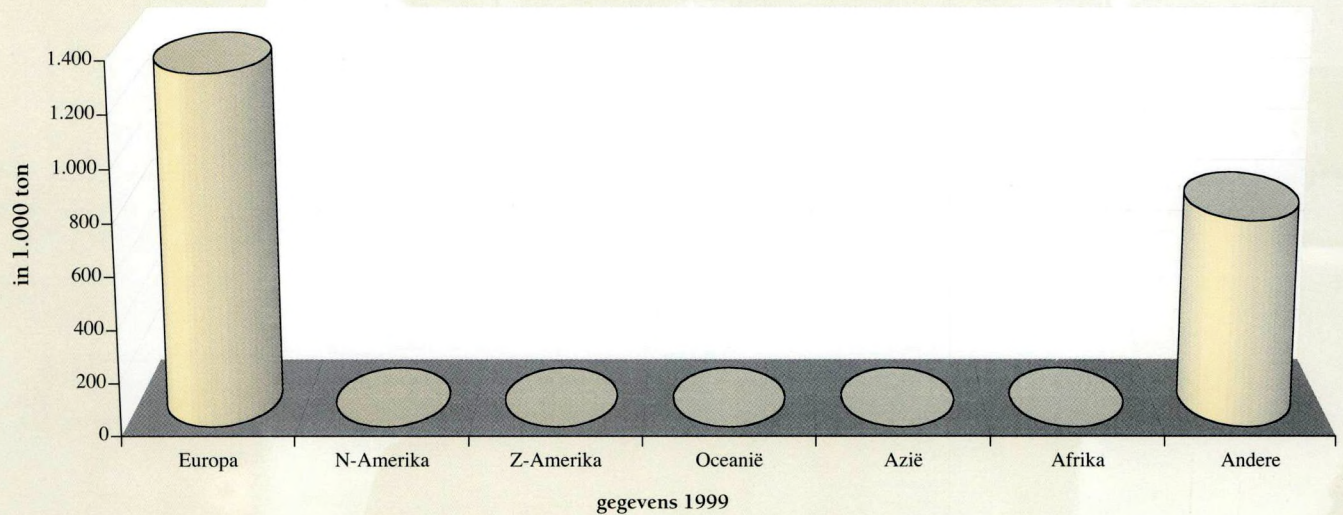


Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Zeebrugge

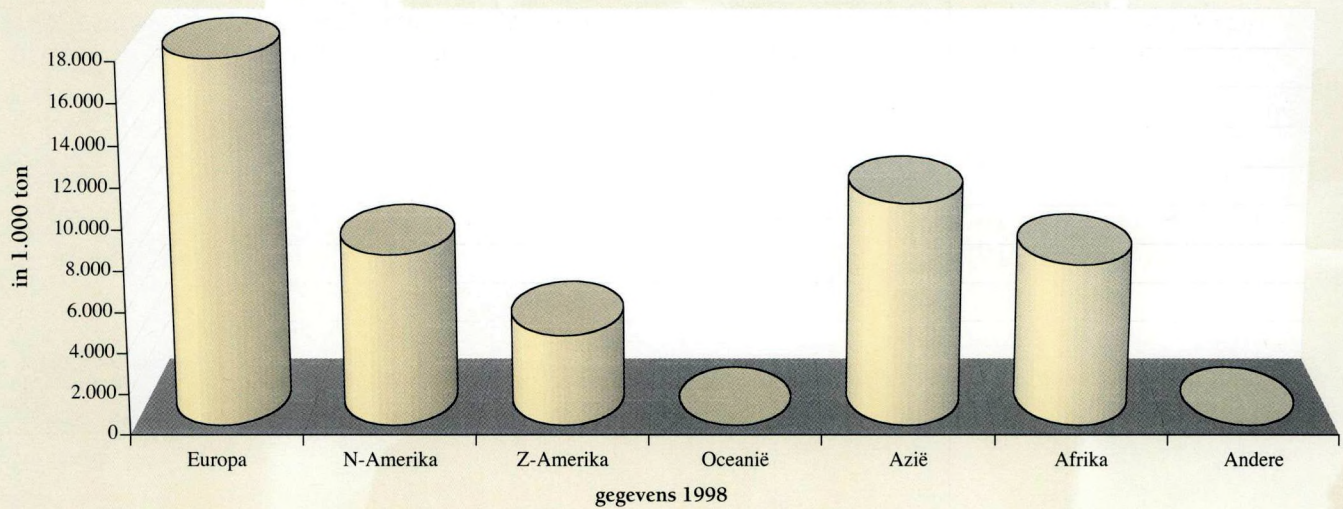




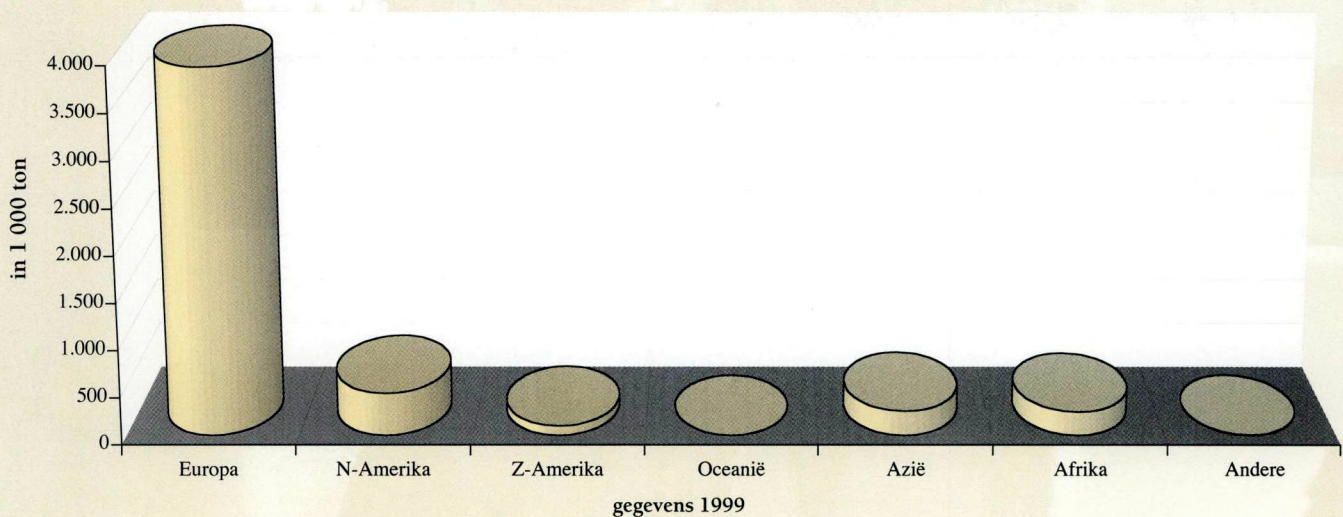
Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Oostende



Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Antwerpen

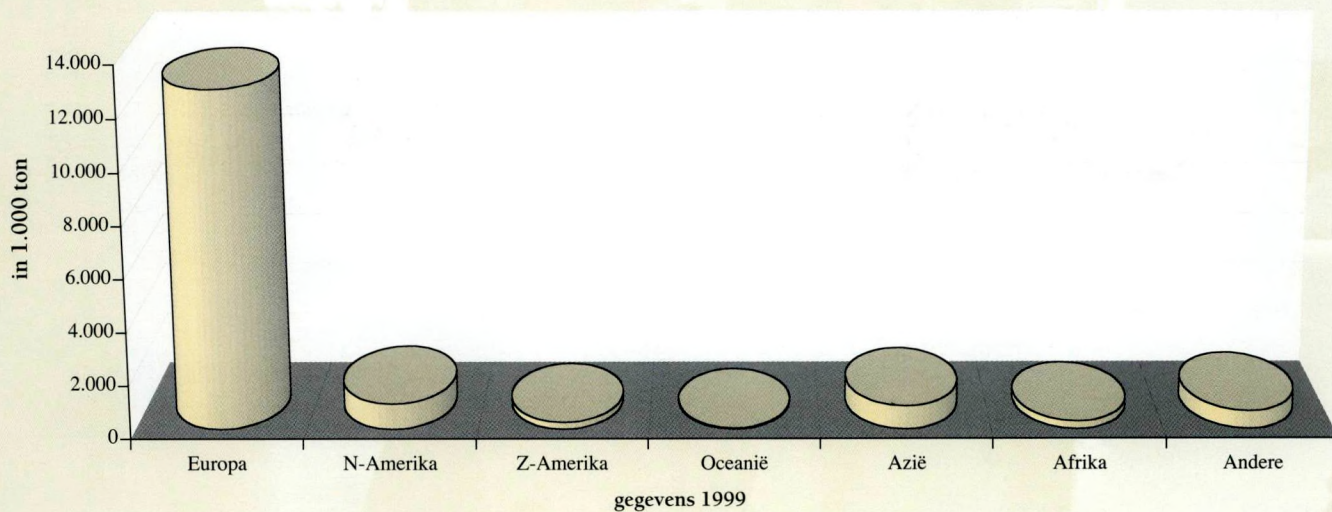


Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Gent

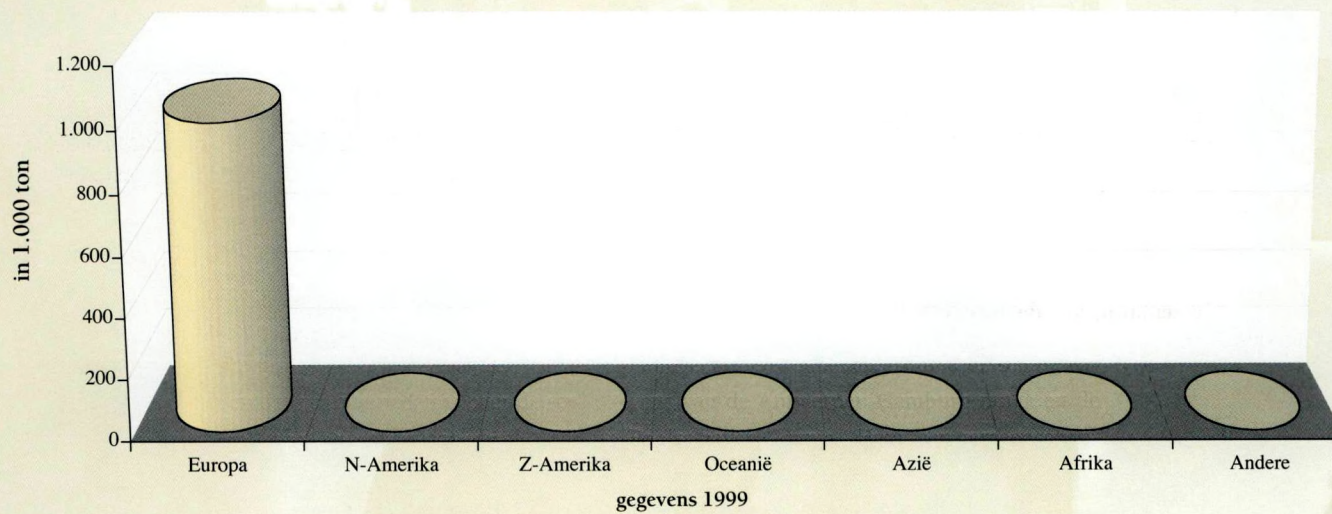




Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Zeebrugge

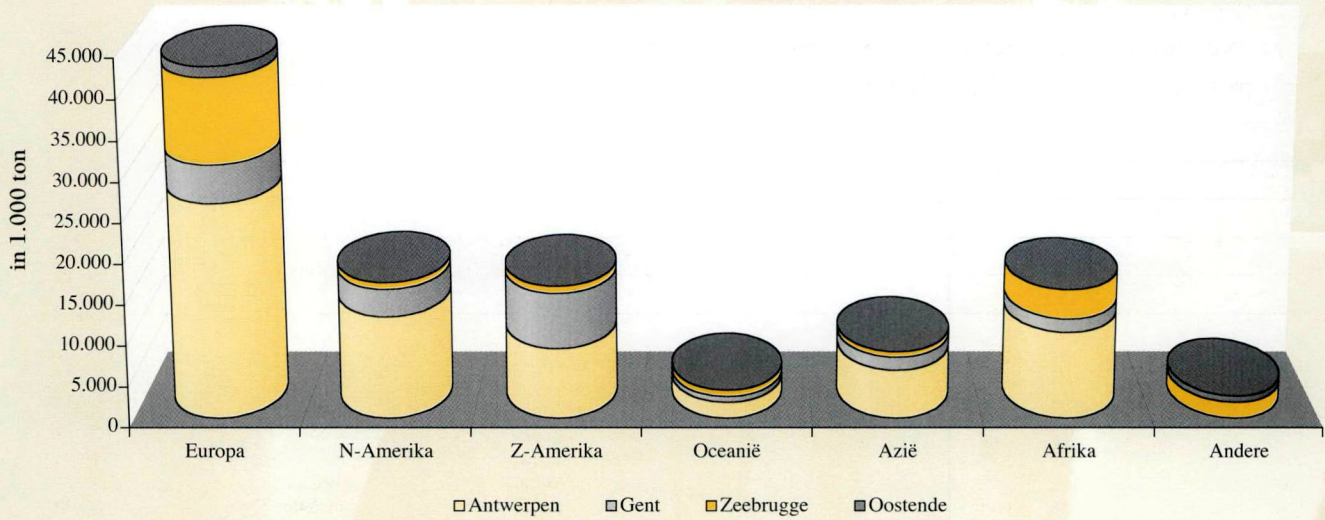


Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Oostende

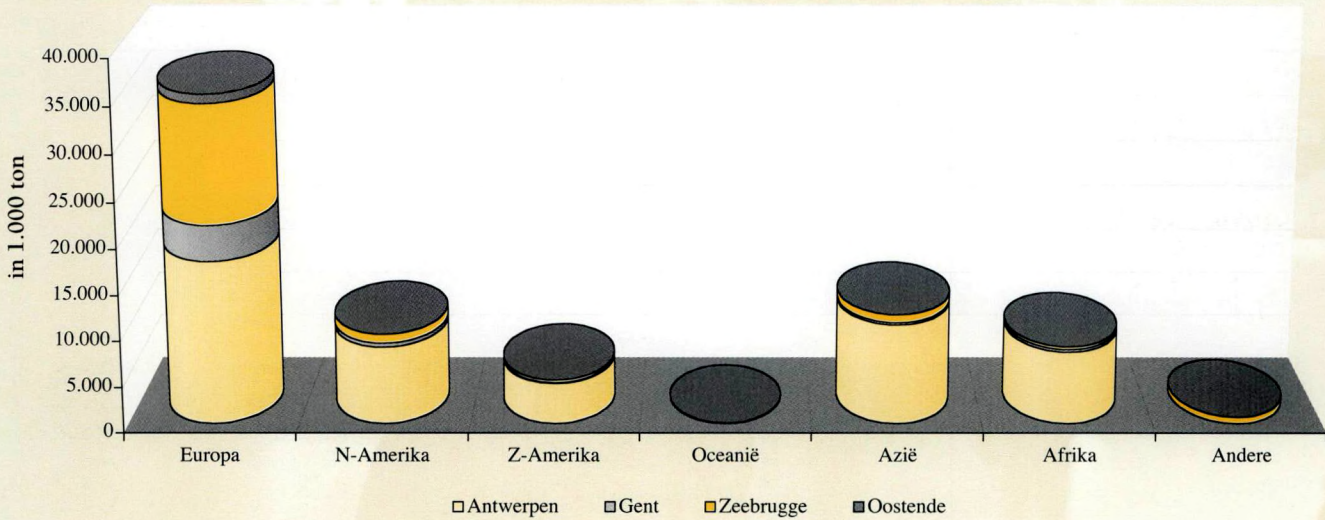




Herkomst van de goederen die aankomen in de Vlaamse havens



Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de Vlaamse havens





## ■ Passagiers

Voor de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Oostende wordt in de tabellen 06-01 tot en met 06-03 het aantal ontscheepte en ingescheepte passagiers weergegeven. Voor de havens van

Zeebrugge en Oostende worden deze gegevens verstrekt door het havenbedrijf zelf; voor Gent en Antwerpen worden de gegevens verstrekt door de Scheepvaartpolitie (tot en met 1998: Waterschoutsambt).

Tabel 06-01 : Aantal ontscheepte passagiers, 1980-1999

		Haven				
Antwerpen		Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	
1980	7.134	n.b.	1.143.171	1.393.490	2.543.795	
1981	6.296	n.b.	1.153.602	1.204.701	2.364.599	
1982	4.293	n.b.	1.097.695	1.245.734	2.347.722	
1983	4.049	n.b.	1.001.677	1.229.000	2.234.726	
1984	4.417	n.b.	1.038.397	1.305.413	2.348.227	
1985	3.803	n.b.	974.689	1.163.222	2.141.714	
1986	3.060	263	869.600	1.034.350	1.907.273	
1987	4.551	230	840.019	999.570	1.844.370	
1988	4.605	209	572.221	1.076.419	1.653.454	
1989	4.828	189	782.799	1.009.115	1.796.931	
1990	3.008	123	839.444	1.007.971	1.850.546	
1991	2.975	141	809.351	979.201	1.791.668	
1992	4.010	184	585.365	1.105.452	1.695.011	
1993	3.802	171	554.537	928.333	1.486.843	
1994	2.208	186	586.641	914.068	1.503.103	
1995	4.981	1.698	532.168	880.646	1.419.493	
1996	3.830	1.110	331.876	810.526	1.147.342	
1997	4.882	207	342.178	683.799	1.031.066	
1998	4.333	258	320.567	574.957	900.115	
1999	4.300	250	325.871	484.698	815.119	

Bron : Zeebrugge en Oostende: Havenbesturen. Antwerpen en Gent: Scheepvaartpolitie (tot 1998: Waterschoutsambt).

Tabel 06-02 : Aantal ingescheepte passagiers, 1980-1999

		Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	
1980	2.675	n.b.	1.170.660	1.391.463	2.564.798	
1981	2.873	n.b.	1.156.192	1.201.830	2.360.895	
1982	2.039	n.b.	1.106.423	1.239.093	2.347.555	
1983	1.729	n.b.	1.021.685	1.367.520	2.390.934	
1984	2.039	n.b.	1.058.046	1.233.210	2.293.295	
1985	2.268	n.b.	989.522	1.190.510	2.182.300	
1986	1.350	222	902.816	1.013.347	1.917.735	
1987	1.008	189	860.604	938.061	1.799.862	
1988	1.918	188	574.735	1.020.073	1.596.914	
1989	684	151	825.472	899.991	1.726.298	
1990	821	188	891.286	896.404	1.788.699	
1991	937	208	865.614	890.003	1.756.762	
1992	1.477	158	572.410	1.076.422	1.650.467	
1993	364	168	528.968	951.963	1.481.463	
1994	215	231	565.032	930.426	1.495.904	
1995	554	1.263	507.895	882.306	1.392.018	
1996	420	1.037	299.866	812.240	1.113.563	
1997	431	158	321.800	690.590	1.012.979	
1998	308	126	310.348	574.582	885.364	
1999	300	100	315.831	498.503	814.734	

Bron : Zeebrugge en Oostende: Havenbesturen. Antwerpen en Gent: Scheepvaartpolitie (tot 1998: Waterschoutsambt).

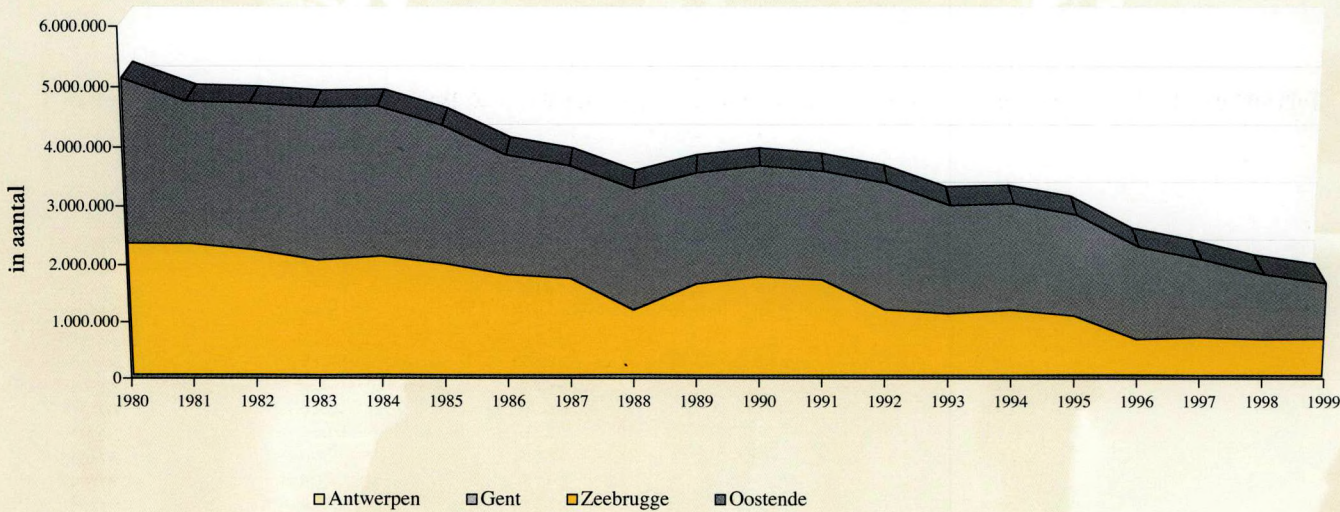


Tabel 06-03 : Aantal ingescheepte + ontscheepte passagiers, 1980-1999

		Haven				
		Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980		9.809	n.b.	2.313.831	2.784.953	5.108.593
1981		9.169	n.b.	2.309.794	2.406.531	4.725.494
1982		6.332	n.b.	2.204.118	2.484.827	4.695.277
1983		5.778	n.b.	2.023.362	2.596.520	4.625.660
1984		6.456	n.b.	2.096.443	2.538.623	4.641.522
1985		6.071	n.b.	1.964.211	2.353.732	4.324.014
1986		4.410	485	1.772.416	2.047.697	3.825.008
1987		5.559	419	1.700.623	1.937.631	3.644.232
1988		6.523	397	1.146.956	2.096.492	3.250.368
1989		5.512	340	1.608.271	1.909.106	3.523.229
1990		3.829	311	1.730.730	1.904.375	3.639.245
1991		3.912	349	1.674.965	1.869.204	3.548.430
1992		5.487	342	1.157.775	2.181.874	3.345.478
1993		4.166	339	1.083.505	1.880.296	2.968.306
1994		2.423	417	1.151.673	1.844.494	2.999.007
1995		5.535	2.961	1.040.063	1.762.952	2.811.511
1996		4.250	2.147	631.742	1.622.766	2.260.905
1997		5.313	365	663.978	1.374.389	2.044.045
1998		4.641	384	630.915	1.149.539	1.785.479
1999		4.600	350	641.702	983.201	1.629.853

Bron : Tabellen 06-01 en 06-02.

Passagiersverkeer in de Vlaamse havens





## ■ Scheepsbewegingen in de Vlaamse havens

In tabel 07-01 wordt weergegeven hoeveel zeeschepen in de Vlaamse havens zijn aangekomen. Tabel 07-02 geeft de totale Bruto Tonnage

(BT) weer van deze schepen. Wordt de BT gedeeld door het aantal aangekomen schepen, dan verkrijgt men de gemiddelde BT per zeeschip. Deze gegevens worden weergegeven in tabel 07-03.

Tabel 07-01: Aantal binnengekomen zeeschepen, in aantal, 1980-1999

	Haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	17.151	3.260	9.550	6.797	36.758
1981	16.802	3.032	9.043	6.343	35.220
1982	17.097	3.407	8.625	6.586	35.715
1983	16.214	3.754	8.930	6.218	35.116
1984	16.802	4.786	9.775	6.491	37.854
1985	16.420	4.739	9.956	5.936	37.051
1986	16.446	4.469	10.085	5.189	36.189
1987	16.046	4.116	10.072	4.991	35.225
1988	16.403	4.133	9.039	4.970	34.545
1989	16.817	4.226	11.114	5.139	37.296
1990	16.764	3.694	11.321	4.899	36.678
1991	16.858	3.617	11.229	5.180	36.884
1992	16.620	3.429	10.457	5.163	35.669
1993	15.687	3.034	10.694	5.043	34.458
1994	15.618	3.093	10.549	4.802	34.062
1995	15.223	3.020	10.396	4.783	33.422
1996	15.417	3.037	9.571	4.698	32.723
1997*	15.861	3.119	10.259	4.066	33.305
1998	16.122	3.096	10.188	3.647	33.053
1999	15.493	3.089	10.982	3.171	32.735

Bron : Havenbesturen. \*Voor Oostende is het aantal binnengekomen zeeschepen voor 1997 gebaseerd op de periode maart-december 1997. Deze waarde werd geëxtrapoleerd naar 12 maanden 1997.

Tabel 07-02 : Totale BRT/BT van de aangekomen zeeschepen, in 1000 BRT/BT 1980-1999

	Haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	102.696	15.701	48.212	25.894	192.503
1981	104.611	16.648	45.368	23.901	190.528
1982	112.683	18.674	39.287	22.543	193.187
1983	108.992	19.533	39.382	22.162	190.069
1984	116.829	21.675	41.106	23.409	203.020
1985	119.631	22.747	42.311	22.197	206.886
1986	126.982	21.010	42.451	18.543	208.986
1987	130.187	20.619	48.071	17.248	216.125
1988	135.340	21.624	48.306	17.314	222.585
1989	134.684	21.727	59.622	17.649	233.681
1990	140.831	23.879	66.766	16.957	248.432
1991	148.794	24.234	66.466	17.779	257.274
1992	155.508	22.596	72.246	18.803	269.153
1993	149.308	21.065	71.911	24.551	266.835
1994	164.211	24.053	72.890	23.777	284.931
1995	167.859	24.259	73.542	23.838	289.498
1996	177.692	25.317	68.105	23.353	294.467
1997*	182.340	27.319	73.559	18.630	301.849
1998	198.874	28.648	75.607	16.862	319.992
1999	197.346	30.395	84.609	15.894	328.244

Bron : Havenbesturen. \*Voor Oostende is het aantal binnengekomen zeeschepen voor 1997 gebaseerd op de periode maart-december 1997. Deze waarde werd geëxtrapoleerd naar 12 maanden 1997.

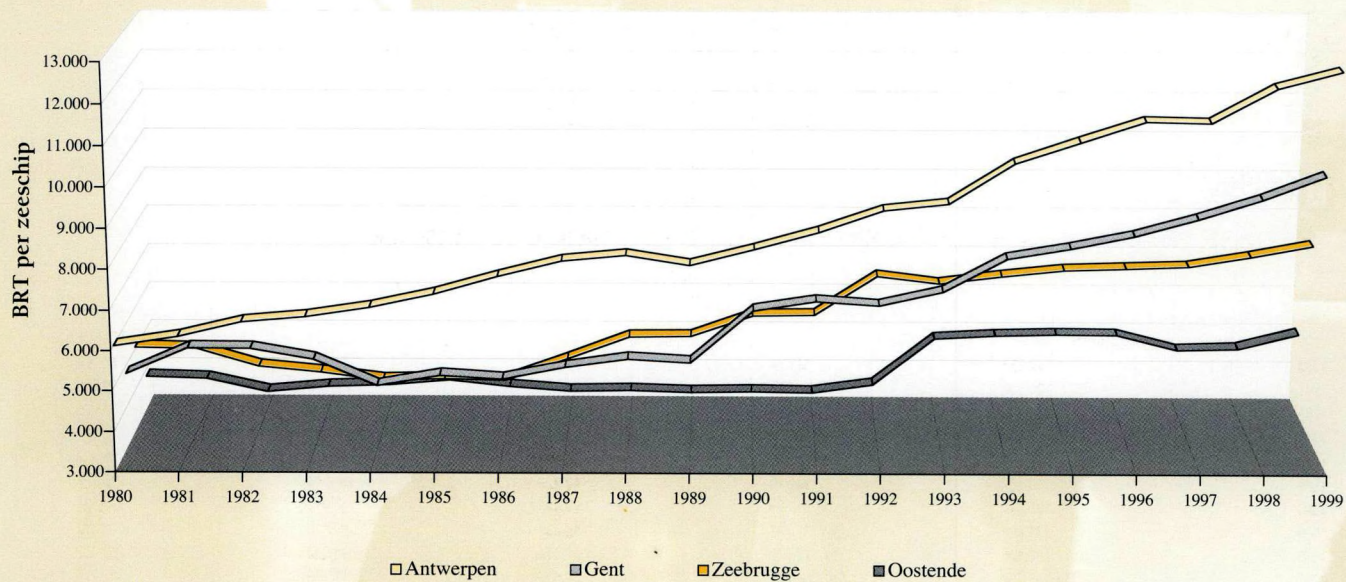


Tabel 07-03: Gemiddelde BRT/BT per aangekomen zeeschip, 1980-1999

	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
1980	5.988	4.816	5.048	3.810
1981	6.226	5.491	5.017	3.768
1982	6.591	5.481	4.555	3.423
1983	6.722	5.203	4.410	3.564
1984	6.953	4.529	4.205	3.606
1985	7.286	4.800	4.250	3.739
1986	7.721	4.701	4.209	3.573
1987	8.113	5.009	4.773	3.456
1988	8.251	5.232	5.344	3.484
1989	8.009	5.141	5.365	3.434
1990	8.401	6.464	5.898	3.461
1991	8.826	6.700	5.919	3.432
1992	9.357	6.590	6.909	3.642
1993	9.518	6.943	6.724	4.868
1994	10.514	7.777	6.910	4.951
1995	11.027	8.033	7.074	4.984
1996	11.526	8.336	7.116	4.971
1997	11.496	8.759	7.170	4.582
1998	12.336	9.253	7.421	4.624
1999	12.738	9.840	7.704	5.012

Bron : Tabellen 07-01 en 07-02.

Gemiddelde scheepsgrootte





### ■ Het havenverkeer in de Le Havre-Hamburg range

De tabellen 08-01 en 08-02 geven het totale marietieme verkeer weer van de belangrijkste West-Europese havens, gegroepeerd in de "Le Havre-Hamburg range". Deze range omvat de belangrijkste havens die liggen in het gebied dat

geografisch wordt afgebakend door de havens van Le Havre en Hamburg: Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Rotterdam, Amsterdam, Hamburg, Bremen, Duinkerke en Le Havre. De Vlaamse Havencommissie rekent ook Oostende tot de Le Havre-Hamburg range.

Tabel 08-03 geeft het marktaandeel weer van de Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range.

Tabel 08-01: Totaal havenverkeer Le Havre-Hamburg range, 1980-1999, in 1000 ton

	Haven					
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Rotterdam	
1980	81.935	18.424	14.189	3.759	276.946	
1981	79.760	19.318	12.841	3.834	251.704	
1982	84.203	22.894	9.339	4.168	246.652	
1983	80.322	23.980	10.305	4.120	233.883	
1984	90.338	26.592	12.001	4.629	248.794	
1985	86.246	26.673	14.166	4.513	250.668	
1986	90.204	24.159	15.124	4.036	257.645	
1987	91.101	24.255	17.613	4.040	254.970	
1988	96.909	24.158	20.050	4.827	272.778	
1989	95.400	23.047	25.807	4.661	292.524	
1990	102.009	24.439	30.349	4.552	287.789	
1991	101.346	25.455	30.853	4.506	291.985	
1992	103.628	22.818	33.441	4.923	293.165	
1993	101.856	22.034	31.437	5.090	282.209	
1994	109.494	23.833	32.886	4.900	293.871	
1995	108.073	21.582	30.573	4.593	292.927	
1996	106.526	21.008	28.499	4.466	292.020	
1997	111.895	22.976	32.408	4.277	310.143	
1998	119.789	23.632	33.283	3.938	314.408	
1999	115.654	23.905	35.441	3.108	303.392	

Bron : Havenbesturen.

Tabel 08-02: Totaal havenverkeer Le Havre-Hamburg range (vervolg), 1980-1999, in 1000 ton

	Haven					
	Amsterdam	Hamburg	Bremen	Le Havre	Duinkerke	
1980	22.377	63.097	26.961	77.505	41.217	
1981	21.108	61.353	25.765	71.829	37.629	
1982	23.348	61.907	26.223	57.056	32.917	
1983	23.360	50.460	26.611	53.526	30.161	
1984	27.104	53.708	28.557	53.965	33.344	
1985	27.612	59.791	29.826	48.734	32.167	
1986	29.425	55.152	29.491	47.207	32.394	
1987	29.589	56.725	29.981	51.145	32.364	
1988	28.243	58.740	31.111	49.851	35.657	
1989	28.708	57.840	32.458	52.239	39.141	
1990	31.360	61.360	30.204	54.018	36.557	
1991	32.418	65.532	30.707	57.220	40.737	
1992	33.163	65.083	29.940	53.110	40.204	
1993	30.515	65.850	28.355	54.916	40.822	
1994	29.985	68.323	30.882	54.376	37.168	
1995	31.229	72.129	31.193	53.782	39.379	
1996	36.673	71.138	31.560	56.153	34.949	
1997	36.750	76.687	33.987	59.691	36.547	
1998	36.091	75.820	34.521	66.922	39.230	
1999	37.626	81.003	36.036	64.423	38.286	

Bron : Havenbesturen.

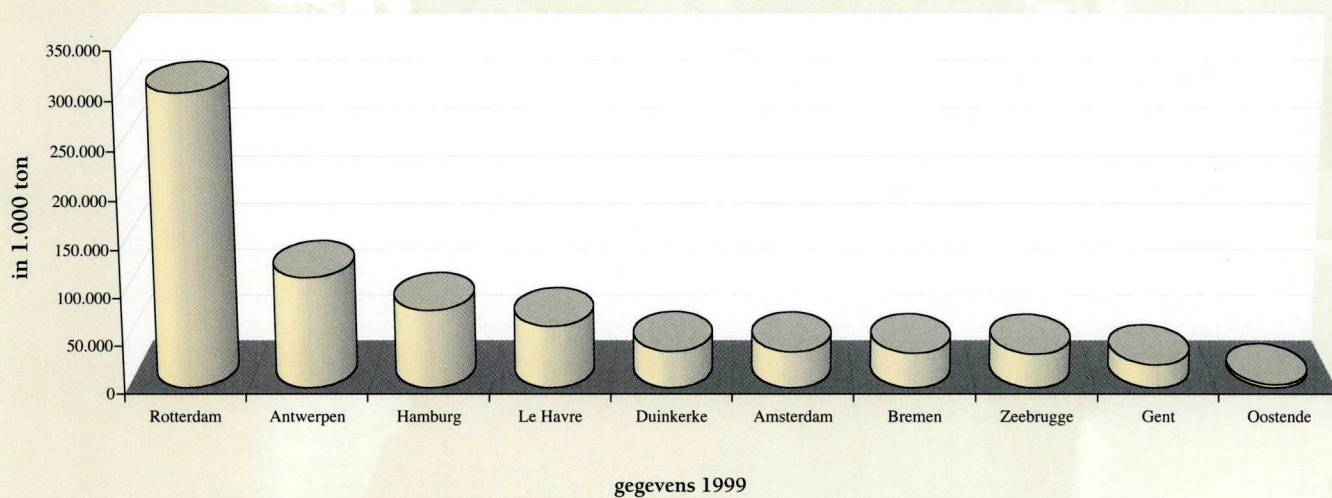


Tabel 08-03: Marktaandeel Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range, 1980-1999, in %

	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Vlaamse havens
1980	13,1%	2,9%	2,3%	0,6%	18,9%
1981	13,6%	3,3%	2,2%	0,7%	19,8%
1982	14,8%	4,0%	1,6%	0,7%	21,2%
1983	15,0%	4,5%	1,9%	0,8%	22,1%
1984	15,6%	4,6%	2,1%	0,8%	23,1%
1985	14,9%	4,6%	2,4%	0,8%	22,7%
1986	15,4%	4,1%	2,6%	0,7%	22,8%
1987	15,4%	4,1%	3,0%	0,7%	23,2%
1988	15,6%	3,9%	3,2%	0,8%	23,5%
1989	14,6%	3,5%	4,0%	0,7%	22,8%
1990	15,4%	3,7%	4,6%	0,7%	24,3%
1991	14,9%	3,7%	4,5%	0,7%	23,8%
1992	15,3%	3,4%	4,9%	0,7%	24,3%
1993	15,4%	3,3%	4,7%	0,8%	24,2%
1994	16,0%	3,5%	4,8%	0,7%	25,0%
1995	15,8%	3,1%	4,5%	0,7%	24,0%
1996	15,6%	3,1%	4,2%	0,7%	23,5%
1997	15,4%	3,2%	4,5%	0,6%	23,7%
1998	16,0%	3,2%	4,5%	0,5%	24,2%
1999	15,7%	3,2%	4,8%	0,4%	24,1%

Bron : Tabellen 08-01 en 08-02.

Havenverkeer in de Le Havre-Hamburg range





## Adviezen, aanbevelingen en standpunten

- Statistische analyse van de goederenstromen aan de hinterlandzijde van de Vlaamse havens (08/02/1999) 600 BEF = 14,87 EUR
- Milieuregelgeving container- en stukgoedsector in de havens van Antwerpen en Rotterdam. Vergelijkend onderzoek uitgevoerd door de Vlaamse Havencommissie en de Nationale Havenraad (13/08/1998)
- Analyse van de studies van de Nationale Bank van België over het sociaal-economische belang van de Vlaamse zeehavens (18/04/1998)
- Voorstel aan de minister voor een commentaar van de Vlaamse Gemeenschap op het Groenboek "On Sea Ports and Maritime Infrastructure" (Com (97), 678 final) (26/02/1998)
- Nota aan de Vlaamse minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening over de adviesvraag "Haven van Zeebrugge - aangepaste uitvoering van de projecten Wielingendok en het Albert II-dok" (01/08/1998)
- De sterkten en zwakten van de Vlaamse havens en van het Vlaamse havenbeleid (21/11/1997)
- Aanbevelingen van de Vlaamse Havencommissie op basis van de studie "Sterkte/zwakte-analyse van de Vlaamse havens" (28/10/1997)
- Advies over het project "Verdieping Zeebrugge 55 voet" (26/06/1997)
- Advies over de aanleg van een getijdok op de Antwerpse Linkerscheldeoever (containerdok/kade-West) (27/05/1997)
- Jaarlijks rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling (21/05/1997) 590 BEF = 14,63 EUR
- Aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over de financiering van haveninvesteringen (08/01/1997)
- De werking van de Vlaamse Havencommissie : nieuwe uitdagingen en afspraken (24/01/1996)



- Jaarlijks rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling  
(december 1995) (Vlaamse Havencommissie) 440 BEF = 10,91EUR
- Nota ten behoeve van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Vervoer en  
Ruimtelijke Ordening. Betreft : bijkomende vraag van de minister over het  
advies van de commissie over het gewijzigde Wielingendokproject (28/09/1995)
- Advies van de Vlaamse Havencommissie over de wijziging aan de inplanting  
van de kaaimuur in het Wielingendok te Zeebrugge (05/07/1995)
- Advies over de "Domaniale concessieovereenkomst tussen het  
Vlaams Gewest en de N.V. Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen  
omtrent de overdracht in beheer en genot van terreinen gelegen in het  
nieuwe havengebied te Zeebrugge" (24/05/1995)
- Advies van de Vlaamse Havencommissie over de bouw van het  
Wielingendok te Zeebrugge (25/01/1995)
- Jaarlijks rapport over de perspectieven inzake de havenontwikkeling  
(09/06/1994) 150 BEF = 3,72 EUR
- Aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie. De voorbereiding van het  
haveninvesteringsbeleid in de toekomst : een nieuw concept (09/06/1994)
- Advies over de bouw van het Kluizendok te Gent (23/12/1993)
- Meerjarenprogramma voor de havens 1994-1996 : de noodzaak van een  
globale afweging. Een tussentijds advies (23/12/1993)
- Advies over het ontwerp van decreet over het havenbeheer (10/11/1993) 70 BEF = 1,74 EUR
- Advies aan de minister van Openbare Werken, Ruimtelijke  
Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden over het voorstel van  
ontwerpdecreet voor een vernieuwd havenbeheer en havenbeleid in  
Vlaanderen (25/06/1993)
- Aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over de betrokkenheid van  
de Vlaamse Gemeenschap en de Vlaamse Havencommissie m.b.t.  
internationaal overleg over havenbeleid (17/02/1993)
- Advies over de bouw van het Kluizendok te Gent (23/12/1992)
- Advies van de Vlaamse Havencommissie over de renovatie van de Oostendse  
havens - Variantennota (13/11/1992)



- Rapport over de uitwerking van een lange termijnstrategie voor de Vlaamse havens (uitgave Vlaamse Havencommissie) (november 1992) 500 BEF = 12,39 EUR
- Advies van de Vlaamse Havencommissie over de bouw van een tweede Scheldeterminal langs de Schelde ten noorden van de Zandvlietsluis (07/10/1992)
- Advies van de Vlaamse Havencommissie over het Driejarenprogramma 1993-1995 voor haveninfrastructuur (07/10/1992)
- Advies van de Vlaamse Havencommissie over het renovatieproject Oostende (26/06/1992)
- Tussentijds advies van de Vlaamse Havencommissie over het rollend driejarenprogramma 1993-1995 (26/06/1992)
- Aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over de tussenkomsten van het Vlaams Gewest voor investeringen in de havens (25/03/1992)
- Aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie over het beheer van de havens (25/03/1992)
- Advies van de Vlaamse Havencommissie over een Driejarenprogramma 1992-1994 voor haveninfrastructuur (03/07/1991)
- Advies van de Vlaamse Havencommissie over de bouw van het Verrebroekdok te Antwerpen (29/05/1991)
- Advies over de beheersproblematiek van Oostende (06/03/1991)
- Advies van de Vlaamse Havencommissie m.b.t. richtlijnen voor de economische evaluatie van havenprojecten (19/12/1990)
- Advies van de Vlaamse Havencommissie over "Toegang tot het Grootdok - Haven van Gent" (31/10/1990)
- Advies van de Vlaamse Havencommissie over "Renovatiwerken Amerikadok tot Derde Havendok in Antwerpen" (31/10/1990)
- Advies van de Vlaamse Havencommissie over een driejarenprogramma 1991-1993 voor haveninfrastructuur (28/06/1990)
- Advies van de Vlaamse Havencommissie over de bouw van een containerkade te Zeebrugge (09/05/1990)



### **Auteursvermelding van de foto's**

---

blz. 4	Dann
blz. 10	Photodisc
blz. 11	Dann
blz. 20	Photodisc
blz. 21	Gevaert
blz. 23	Gevaert
blz. 28	Photodisc
blz. 29	Gevaert
blz. 33	Gevaert
blz. 40	Photodisc
blz. 43	Photodisc
blz. 46	Gevaert
blz. 49	Photodisc
blz. 50	Gevaert
blz. 54	VOF
blz. 56	Gevaert
blz. 57	Photodisc
blz. 58	VOF
blz. 60	Gevaert
blz. 63	Gevaert
blz. 66	Photodisc
blz. 67	Gevaert
blz. 69	Gevaert
blz. 72	Photodisc
blz. 73	Gevaert
blz. 75	Photodisc
blz. 80	Gevaert
blz. 83	Gevaert



